

Tisdagen den 4 november

Kl. 15.00

1 § Upplästes och lades till handlingarna följande från valprovsningsnämnden inkomna

Berättelse om granskning av bevis för riksdagsledamöter och ersättare för riksdagsledamöter

Till valprovsningsnämnden har från riksskatteverket inkommit bevis om att *dels* Kerstin Keen (fp), Hovås, utsetts till ny ledamot av riksdagen fr. o. m. den 1 november 1986 sedan Björn Molin (fp) avsagt sig uppdraget som riksdagsledamot. Till ersättare för riksdagsledamöter har i detta fall utsetts Jörgen Weibull, Göteborg, och Gunilla Landergren, Askim (båda fp):

dels Stig Gustafsson (s), Bromma, utsetts till ny ledamot av riksdagen fr. o. m. den 5 november 1986 sedan Sivert Andersson (s) avsagt sig uppdraget som riksdagsledamot. Till ersättare för riksdagsledamöter har i detta fall utsetts Margareta Persson, Bromma, Bengt Lindqvist, Tyresö, Gerd Engman, Bandhagen, Erkki Tammenoksa, Skärholmen, Berit Bölander, Vällingby, Sven-Åke Nygårds, Bromma, Sylvia Lindgren, Enskede, Göran Dahlstrand, Stockholm, och Monika Wikman, Stockholm (alla s).

Valprovsningsnämnden har vid sammanträde denna dag granskat bevisen och därvid funnit att de blivit utfärdade i enlighet med 15 kap. 1 § vallagen. Stockholm den 4 november 1986

Bengt Hult

/Sven Georg Grahn

2 § Talmannen anmälde att *Berit Bölander* (s) fr. o. m. den 5 november skulle tjänstgöra som ersättare för Gertrud Sigurdsen under tid hon är statsråd samt att *Sven-Åke Nygårds* (s) – i stället för Berit Bölander – fr. o. m. samma dag skulle tjänstgöra som ersättare för Monica Andersson.

3 § Svar på interpellationerna 1986/87:6, 17, 20, 33 och 34 om färjetrafiken till Gotland

Anf. 1 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Ingrid Hasselström Nyvall har frågat mig vad jag avser att göra för att målsättningen en tillfredsställande trafikförsörjning till och från Gotland skall uppnås och vidare om jag är beredd att välvilligt behandla en

dispensansökan om trafik mellan Öland och Gotland nästa sommar.

Gunhild Bolander har frågat mig om jag vill medverka till att trafikkapaciteten på Oskarshamn bringas att överensstämma med riksdagens beslut om tillfredsställande trafikförsörjning.

Jerry Martinger har frågat mig om insättandet av M/S Gute i persontrafik på Oskarshamnlinjen är ett första steg i en successiv avveckling av den sydgående trafiken mellan Gotland och fastlandet. Vidare har han frågat om förslaget om s. k. bashamnstrafik mellan Gotland och fastlandet med Oxelösund som enda fastlandshamn änyo kommer att aktualiseras.

Ulla Pettersson har frågat mig om vilka åtgärder som har vidtagits eller kommer att vidtas för att den i år genomförda försämringen i färjetrafiken endast blir tillfällig och för att Gotlandstrafiken skall få en bra och långsiktig lösning.

Bo Hammar har frågat mig om jag är beredd att återställa tidigare trafikkapacitet och standard på de södra linjerna i Gotlandstrafiken samt ta initiativ till en allmän förbättring av Gotlands kommunikationer med fastlandet.

Jag kommer att besvara frågorna i ett sammanhang.

Under år 1985 genomförde transportrådet på regeringens uppdrag en översyn av färjetrafiken till Gotland. Orsaken var den snabba kostnadsutvecklingen i trafiken. Syftet var att undersöka olika trafikeringalternativ som kunde tillgodose målet, en tillfredsställande trafikförsörjning, inom den kostnadsram på ca 40 milj. kr. som riksdagen tidigare uttalat sig för. Transportrådet belyste bl. a. ett s. k. bashamnsalternativ som innebar färjetrafik mellan Oxelösund och Visby, kompletterad med trafik även på Nynäshamn och Oskarshamn/Västervik under högsäsong.

Bashamnsalternativet gav enligt transportrådet möjligheter till en mer frekvent trafik och en bättre anpassning av ankomst- och avgångstider till persontrafikens behov. Bashamnslösningen hade samtidigt kostnadsfördelar.

Bashamnsalternativet fördes aldrig fram som ett förslag. I regeringens proposition 1985/86:105 om färjetrafiken till Gotland förordades i stället fortsatt trafik på en nordlig och en sydlig linje. Möjligheterna till besparingar fick då, vilket framgår av propositionen, i stället sökas inom ramen för nuvarande trafik. Som exempel på möjliga besparingar nämndes i propositionen indragning av Ölandstrafiken och utbudsförändringar under lågsäsong i Oskarshamnstrafiken. Vid riksdagsbehandlingen uttalade trafikutskottet att regeringens förslag i denna del var en lämplig avvägning i nuvarande ekonomiska läge mellan de olika kraven på en tillfredsställande transportförsörjning för Gotland.

De förändringar som nu genomförts i färjetrafiken ligger följaktligen i linje med både regeringens förslag och riksdagens beslut. Samma riksdagsbeslut ger även de besked som Jerry Martinger efterlyser om Oskarshamnstrafiken och det s. k. bashamnsalternativet.

Kostnader och tonnagesammansättning sätter gränser för utbudet i färjetrafiken. Att använda färjan Gute för persontrafik bör därför ses som en övergångslösning. En långsiktig lösning av frågan om Gotlandstrafiken, som Ulla Pettersson tar upp i sin fråga, bör därför enligt min mening bl. a. inriktas

på att få fram en rationell fartygsflotta för trafiken som helhet. Detta är emellertid frågor som behandlas inom ramen för transportrådets uppdrag om ett nytt avtal för Gotlandstrafiken.

När det avslutningsvis gäller Ingrid Hasselström Nyvalls fråga om framtida Ölandstrafik vill jag bara nämna att två ansökningar om sådan trafik för närvarande är ute på remiss.

Anf. 2 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Tack för svaret, statsrådet Hulterström. Det är värdefullt att vi får diskutera Gotlandstrafiken här i dag. Jag är den första, men troligen inte den sista, att säga att jag hade förväntat ett något mer positivt och framtidsinriktat svar.

Det är naturligtvis riktigt som statsrådet säger, att trafikutskottet i våras uttalade att regeringens förslag var en lämplig avvägning i nuvarande ekonomiska läge. Men samtidigt framkom under riksdagsdebatten stora farhågor för vad det tonnage som skulle sättas in på södra linjen, dvs. lastfartyget Gute, skulle betyda för passagerarnas rese möjligheter och service.

Man hade väl hoppats att den opinion mot Gute som framkom under våren och som inte minst speglades i riksdagsdebatten skulle ha kunnat medföra en omprövning av turlistans utseende. Denna överklagades därtill till regering- en under sommaren, men besvären lämnades utan åtgärd.

Gute går alltså denna säsong, från september till maj, 2–3 turer i veckan på linjen Visby–Oskarshamn.

För den som inte känner till det vill jag gärna berätta några fakta om Gute.

Detta lastfartyg är ett modernt och för sitt ändamål säkerligen utmärkt fartyg. Att det saknar stabilisatorer är dock ett problem även för lasttrafiken, liksom det blir för passagerare vid sjögång. Att höga smala trappor leder upp till passagerarutrymmena har många gånger påtalats. Det är därför praktiskt taget omöjligt för en rörelsehindrad eller en familj med barnvagn att ta sig upp till dessa utrymmen.

”Utrymmen” är därtill ett överdrivet ord. Båten kan officiellt ta 66 passagerare, men på grund av lastbestämmelser är 39 passagerare i allmänhet ett maximum. Enda uppehållsmöjligheten under den fem timmar långa resan är att vistas i den trånga matsalen. Utrymmen för ytterkläder, bagage o. d. saknas där helt. Matsalen har nu gjorts rökfri, vilket är bra, men rökare betalar också sin biljett och är människor – fast inte så länge, brukar man säga, särskilt inte när de nu måste stå ute på däck i Östersjöns ofta kärva klimat om de vill dra ett bloss.

För naturerna, som vissa veckodagar utgör enda resmöjlighet, kan man tinga hyttplats, och enligt prislistan finns möjlighet till singel-, tvåbädds- och fyrbäddshytt. På Gute kan man dock inte tinga annat än fyrbäddshytt. På grund av den ringa kapaciteten vill man från bolaget inte lova bättre, även om detta ibland kan ordnas i sista minuten.

Vi i folkpartiet talar i andra sammanhang om att man själv skall få välja om man vill dela rum med andra. Det är inte heller oviktigt när man reser.

Tillsammans taget måste man konstatera att Gute som passagerarfartyg inte uppfyller dagens krav, bl. a. för handikappade. Det är därför inte att

förvånas över att handikapporganisationerna lämnat transportrådet med bl. a. Gutehandläggningen som skäl.

Statsrådet säger att Gute är en övergångslösning. Men innan eventuellt nya avtal sluts och eventuellt nytt tonnage anskaffas etc. – kunde man inte ta upp överläggningar inom den ekonomiska ramen om att åtminstone på ytterligare någon tur få sätta in fartyget Gotland på linjen i stället för att den skall ligga i Visby hamn?

Därmed vill jag gå över till min andra fråga, den som gäller Ölandstrafiken.

Den sommar som förflutit sedan riksdagen tog beslut om nedläggning av linjen Visby–Grankullavik fr. o. m. 1987 blev en bra säsong för trafiken mellan öarna. Från drygt 15 000 passagerare 1985 ökade antalet i år till 18 000, således en positiv utveckling, därtill för andra året i rad.

Turistorganisationerna på de båda öarna arbetar alltmer på en gemensam turistsatsning och är mycket intresserade av att det finns en förbindelse under turistsäsongen. Kommunernas ansvariga delar givetvis denna uppfattning, och man planerar tillsammans olika initiativ som stöd för en fortsatt sommartrafik. Statsbidrag kommer, vad jag känner till, inte att begäras. Det är därför min förhoppning att de remissinstanser som nu enligt statsrådet skall behandla de två aktuella dispensansökningarna ser positivt på frågan och att det beslutande organet intar samma hållning!

Jag vill här ta upp något om turlistan för sommaren 1987, som nu är fastställd.

På de södra linjerna, alltså för Oskarshamn och Västervik, innebär turlistan en minskad kapacitet för bilar med 2 300. Därtill är en del av turerna mellan Västervik och Visby lagda på verkligt obekväma tider. Att åka från Västervik halv ett på natten och vara framme kl. 5 på morgonen, kan knappast vara attraktivt för en semestrande barnfamilj.

Det är oroande att man minskar möjligheterna för både gotlänningar och turister att ta sig till och från ön under den intensivaste säsongen.

Herr talman! I dagarna har vi fått ett pressmeddelande där statsrådet *Hulterström* antyder riktlinjerna för den framtida trafikpolitiken.

”Miljö, säkerhet, kvalitet och regional balans tillhör de faktorer som måste väga tungt när vi skall formulera en trafikpolitik för 90-talet”, säger statsrådet där.

Herr statsråd! Kunde vi inte redan nu börja med kvalitet i hela Gotlands-
trafiken?

Anf. 3 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Jag ber att få tacka kommunikationsministern för svaret. Det gav tyvärr inga löften om förbättringar. Kommunikationsministern har tolkat riksdagsbeslutet på samma sätt som regeringens handgångne, generaldirektören i transportrådet, och något annat var naturligtvis inte att vänta. Intresset för färjetrafiken till och från Gotland tycks inskränka sig till att densamma måste kosta staten så litet som möjligt eller helst ingenting alls.

Den enda lilla ljusglimt som kunde utläsas i svaret var att persontrafiken med lastfärjan Gute bör ses som en övergångslösning. Övergång till vad? måste man då fråga sig. Det arbete som nu pågår inom transportrådet med ett

nytt avtal för Gotlandstrafiken måste garantera att något sådant misstag som att sätta in en lastbåt i persontrafiken aldrig får upprepas.

Att det är ett misstag, det måste varje normalt funtad människa inse. Och dess värre kommer detta missgrepp emot gotlänningarna att få förödande konsekvenser på många sätt och under lång tid framöver.

Den springande punkten är egentligen vad som innefattas i begreppet tillfredsställande transportförsörjning. Varken regeringen i sin proposition eller trafikutskottet under vårens behandling av frågan har lyckats precisera detta. Gotlänningarna tycker, med rätta, att förbindelser med för persontrafik avpassade färjor på minst två fastlandshamnar sex dagar i veckan är ett minimikrav, som det egentligen är ett skamgrepp att ifrågasätta. Ändock går nu lastfärjan Gute två dagar i veckan på Oskarshamn, och från i dag, den 4 november, fram till den 26 mars går den tre dagar i veckan samma tur – detta för att spara pengar åt statskassan i form av minskat behov av transportstöd.

Otaliga protester mot denna åtgärd har avlämnats till kommunikationsdepartementet och till transportrådet.

När Gotlandsbolaget den 22 maj erbjöd sig att inom den av riksdagen anslagna kostnadsramen köra med oförändrad kapacitet, alltså med M/S Gotland, även i fortsättningen svarade transportrådet med att peka på att man i tidtabellsförslagen skall utgå ifrån vad transportrådet framhållit i utredningen om Gotlandstrafiken och vad som framgår av proposition 1985/86:105. Vidare skrev generaldirektören:

”Möjligheten att realisera andra förslag kan icke anses föreligga.”

Med litet god vilja kunde det ha gått att resonera sig samman. Det gav riksdagsbeslutet utrymme för. Men den goda viljan syntes icke föreligga.

Som jag pekat på i min interpellation innebär trafikföringen med Gute oacceptabla begränsningar.

Detta gäller till att börja med kapaciteten. Passagerarantalet får inte överstiga 29 om det är farligt gods ombord, och det är det nästan varje dag. Ingen buss med passagerare kan transporteras med Gute. Skolklasser och idrottsgrupper måste alltså välja bort de dagar Gute går.

Sedan till den obefintliga handikappanpassningen: Den 15 oktober debatterades i denna kammare målsättningsfrågor avseende landets trafikpolitik, och många vackra ord kunde läsas i trafikutskottets betänkande om hur viktigt det är att kollektiva färdmedel är handikappanpassade. Ändock får vi uppleva att när målsättningar kommer på kollisionkurs med ekonomiska villkor, då är det målsättningarna som får vika. Gute är ett omöjligt färdmedel för rörelschindrade, allergiker och synskadade, men också för barnfamiljer och äldre människor, om de har någon form av bagage med sig.

Den förändrade trafiksituationen har också medfört att mellan 40 och 45 anställda i rederiet, som inte längre kan sysselsättas i sina ordinarie arbeten, nu är föremål för arbetsmarknadspolitiska åtgärder. Kostnaden för dessa insatser tillsammans med ersättning från arbetslöshetskassa, kostnader för förtidspensionering samt förlorade arbetsgivaravgifter belastar statskassan med, enligt uppgift, 2,5 miljoner. Kvar för staten blir då en besparing på totalt en knapp miljon. Läger man därtill de effekter som nedskärningarna får för näringslivet genom den destruktiva debatt kring Gotlandstrafiken som förs, blir den samhällsekonomiska vinsten nätt och jämnt mätbar.

Mot den bakgrunden vill jag fråga kommunikationsministern om han vill medverka till att trafikkapaciteten på Oskarshamn snarast återställs till den som gällde tidigare, när nu inte den samhällsekonomiska vinsten kommer att uppgå till de beräknade 3–4 miljonerna utan blir betydligt mindre, om ens någon.

Jag vill också återkomma till begreppet tillfredsställande transportförsörjning och be kommunikationsministern att här och nu förklara varför vi inte kan få en definition på detta begrepp. Att få det definierat kan väl inte anses som en orimlig begäran från gotlänningarnas sida efter alla de skrivelser som varit om den här frågan och om detta begrepp.

Anf. 4 JERRY MARTINGER (m):

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

Kommunikationsministerns högst allmänna uttalanden om Gotlandstrafiken ger ytterligare belägg för antagandet att man satt in M/S Gute i persontrafiken på Oskarshamnslinjen bara för att kunna påvisa att denna linje är så föga attraktiv att den kan upphöra, och då till förmån för regeringens och transportrådets vilande förslag om s. k. bashamnstrafik mellan Gotland och fastlandet med Oxelösund som enda fastlandshamn. Liknande förfarande har ju använts tidigare när det gäller SJ, där tidtabeller givits en sådan utformning att det varit omöjligt för människor att resa med tågen. Sedan har man med statistikens hjälp kunnat lägga ned vissa järnvägslinjer.

Får jag här passa på att fråga kommunikationsministern: När blev det egentligen bestämt att Gute skulle sättas in i persontrafik?

Trots den korta tid jag har till mitt förfogande skall även jag säga några ord om M/S Gute.

Fartyget är byggt som gods färja, varför det inte uppfyller rimliga krav när det gäller tillgänglighet och komfort för människor. Trapporna är smala och branta. Trösklarna är höga. Hiss och handikapptoilet saknas. För att kunna resa med Gute måste man vara ung och frisk och inte ha småbarn eller bagage med sig.

Gute kan transportera högst 66 passagerare. När fartyget går med s. k. farlig last får endast 39 personer plats. Detta skall jämföras med de 80–90 passagerare som i vanliga fall brukar följa med på varje resa under vinterhalvåret.

För att komma till fartygets enda allmänna utrymme måste passagerarna först gå ombord på trailerdäck och sedan ta sig upp för en fyra våningar hög och 70 cm bred trappa. Detta utrymme, som kallas salong, är endast 10 x 5 meter. Där skall alltså 66 passagerare trängas. Hundar är inte tillåtna inne i salongen, varför hundägarna måste sitta ute i korridorerna tillsammans med sina hundar.

Man kan lätt föreställa sig vilket inferno det kan bli i det lilla utrymmet när det blåser och passagerarna är sjösjuka, när det är för kallt att gå ut och spy på däck och de få toaletter som finns är överbelastade.

Gute saknar stabilisatorer, vilket innebär att fartyget rullar och kränger kraftigt när det blåser. När höststormarna sätter in måste man därför parera

för vågorna. Vid en så lång överfart som sträckan Visby–Oskarshamn utgör blir det då svårt att hålla tidtabellen.

Krängningarna blir särskilt kännbara i fartygets s. k. salong, eftersom denna ligger högt upp i akterbyggnaden. Vid kuling och sidvind blir det problem att få möblemanget att stå stilla. Härtill kommer att fartyget på grund av sina förhållandevis små motorresurser har svårt att bryta is, varför det förmodligen måste ha ständig isbrytarhjälp om det blir en sträng vinter. Och kostnaderna härför kan bara de komma att uppgå till sådana belopp att experimentet med Gute kan bli en dyr affär.

Genom att sätta in Gute på Oskarshamnslinjen bryter regeringen och transportrådet inte bara mot lägen om handikappanpassad kollektivtrafik utan även mot de föreskrifter som transportrådet självt utfärdat om handikappanpassning av icke nya fartyg.

Det är märkligt, herr talman, att transportrådets beslut har godkänts av en regering som representerar ett politiskt parti som i varje valrörelse brukar framställa sig självt som den enda garanten för de handikappades trygghet.

Gotlandstrafiken på Oskarshamnslinjen bör liksom under den gångna lågsäsongen bedrivas med M/S Gotland eller annat fartyg som är byggt för personbefordran. Detta kan också ske inom ramen för de medel som riksdagen anvisat. Gotlandsbolaget har nämligen givit transportrådet en skriftlig garanti, som innebär att bolaget förklarar sig berett att självt stå för eventuella kostnader utöver de 51 milj. kr. som riksdagen anslagit i transportstöd för 1987.

När regeringen och transportrådet inte accepterat den av Gotlandsbolaget ställda garantin förvägrar man inte bara den gotländska befolkningen ett berättigat krav på människovärdiga möjligheter att ta sig till södra Sverige utan också 40–50 av Gotlandsbolagets anställda fortsatt arbete. Så många blir nämligen Gotlandsbolaget tvunget att friställa på grund av trafiken med Gute.

Med Gute i persontrafik och M/S Gotland liggande vid kaj flera dagar i veckan sparar man 3–4 milj. kr., men det lär kosta staten minst lika mycket att ge stöd åt de personer som blir utan jobb.

Nu är det inte bara under lågsäsong som gotlänningarna fått vidkännas försämringar i persontrafiken. Sommaren 1987 kommer ytterligare nedskärningar på sydlinjen att äga rum, trots att resandestatistiken för denna linje visar en kraftig ökning av antalet resenärer under juni och juli.

Nedskärningar i Gotlandstrafiken slår hårt mot Gotlands näringsliv och turism. Känslan av att Gotland är en avkrok hotar att sprida sig och kan leda till att företaget och turister avstår från kontakter med ön.

Ett tecken på oro i den riktningen återspeglas redan i det stora antal varsel som föreligger vid företagen på ön. Ungefär 3 000 gotlänningar i åldersgruppen 16–64 år står utanför den ordinarie arbetsmarknaden. Det är var åttonde arbetsför gotlänning.

Herr talman! Gotland har i historien blivit illa behandlat av väder och vind, av sjörövare och av danskar och ryssar, men av svenska regeringen aldrig så illa som nu. Det som håller på att ske är i vissa avseenden jämförbart med den brandskattning som danske kungen Valdemar Atterdag genomförde i Visby år 1361. Nu tar man visserligen inget guld eller silver, man plundrar inga

kyrkor. Men genom att man steg för steg försämrar Gotlands förbindelser med fastlandet utarmar man ön på dess näringsliv och turism och gör framtiden svår för tusentals människor. På sikt kan man ställa till större skada än den danske kungen.

Hade kommunikationsministern varit närvarande vid debatten om Gotlandstrafiken den 2 juni skulle han själv ha känt stämningarna och med litet god vilja förmått regeringen att säga nej till Gute.

Men man skall inte vara sämre än att man kan ändra sig och ge avkall på litet politisk prestige till förmån för en rättvis behandling av en del av vårt land.

Jag uppmanar därför kommunikationsministern att uppdra åt transportrådet att snarast avveckla trafiken med Gute och sätta in passagerarfartyg i stället. Kan vi räkna med att det blir på det viset, herr kommunikationsminister?

Jag vill också fråga kommunikationsministern: Tycker verkligen kommunikationsministern att de handikappade skall låta sig nöja med förklaringen att Gute är en övergångslösning?

Anf. 5 ULLA PETTERSSON (s):

Herr talman! Även jag vill börja med att tacka kommunikationsministern för svaret.

Eftersom det inte förekom något arbete här i kammaren under den senaste veckan har jag dagligen träffat mer eller mindre upprörda gotlänningar, som har framfört många synpunkter på resandet i allmänhet och Oskarshamnstrafiken i synnerhet. Jag har hört många berättelser om resandets vedermödor. Skolklasser har inte kunnat resa på skolresa därför att båten inte samtidigt kan ta en skolklass med lärare och det bara finns en avgång per dygn. Handikappade har fått bäras ombord. Allergiker har inte vågat åka med Gute därför att fartyget saknar särskilda utrymmen för husdjur. Dessa reaktioner, liksom debatten här i dag, visar med all önskvärd tydlighet att lastfärjan Gutes historia som passagerarfartyg i reguljär Gotlandstrafik måste bli mycket kort.

Handikapprörelsen har med all rätt reagerat kraftigt på den försämring det innebär att personer med rörelsehinder hänvisas till vissa dagar i veckan eller till att ta omvägen över Nynäshamn. Bl. a. har HCK, som i sin tur representerar 26 handikappförbund, med detta beslut som utlösande faktor lämnat transportrådets styrelse, dit man tidigare var adjungerad. Detta sker i missnöje över att lagen om handikappanpassning av kollektivtrafiken inte följs.

Jag hade hoppats få höra kommunikationsministern säga att någon sådan här säsong skall vi inte behöva uppleva mer.

Det är bra att kommunikationsministern vill ha en rationell fartygsflotta i Gotlandstrafiken. En sådan innefattar enligt min mening inte något lastfartyg i passagerartrafik. På Oskarshamnslinjen bör ett rationellt fartyg sättas in så fort det bara låter sig göra. Det skulle vara upplyftande att få höra om kommunikationsministern delar min uppfattning i det avseendet.

Vi gotlänningar är väl införstådda med bakgrunden till försämringarna i trafiken. Vi känner till den snabba kostnadsutvecklingen och Gotlandsbola-

gets stora budgetmiss inför 1984. Men, herr talman, detta är ingenting som vi har kunnat påverka. Det gör inte heller passagerarplatserna fler eller handikapptillgängligheten större på M/S Gute.

Vad Gotlandstrafiken egentligen kostar vet vi inte förrän året är slut och räkningen kommer. Det har diskuterats 3–4 milj. kr. Flera talare har här sagt att så stor kommer besparingen inte att bli, och det tror inte jag heller. Att man inte kan fastställa vilken summa detta egentligen tillför statskassan, om ens någonting, är ett av skälen till att konkurrensen inom Gotlandstrafiken bör öka och en annan trafikkonstruktion än den som i dag gäller skapas.

Jag har tidigare sagt här i kammaren att det bara finns två möjliga förklaringar till kostnadsläget i Gotlandstrafiken. Den ena är att det faktiskt kostar så här mycket att upprätthålla en tillfredsställande transportförsörjning mellan det övriga Sverige och den största ön i landet – och det är ju någonting som alla säger sig vilja ställa upp för. Den andra möjligheten är att nuvarande avtalskonstruktion är oförmånlig för staten, och i så fall bör en annan konstruktion till.

Kommunikationsministern säger i sitt svar att den nuvarande lösningen, att använda M/S Gute i persontrafik, är att betrakta som en övergångslösning och att nytt tonnage bör anskaffas. Det är min förhoppning att detta kommer att ske snarast på Oskarshamnslinjen och att detta nya, mer ändamålsenliga tonnage skall ägas av staten i stället för att man som i dag knyter staten allt starkare till ett visst privat företag, som på så sätt enbart befäster sin monopolställning.

Herr talman! Vi gotlänningar måste kunna räkna med att staten garanterar oss en tillfredsställande bastrafik. Vi måste själva engagera oss i arbetet med att ta reda på hur den här trafiken skall se ut. Ett försök i det avseendet har gjorts av Gotlands arbetarekommun. Det gäller den principskiss som jag hänvisar till i min interpellation.

Det kunde vara intressant att få någon reaktion på nämnda principskiss från det ansvariga statsrådet, även om – och det kan jag förstå – det av olika skäl inte kan bli något särskilt ingående resonemang.

Anf. 6 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman! I våra förhandlingar med Sovjetunionen om gränsdragningen i Östersjön tycks vi ha stora svårigheter att få den sovjetiska sidan att begripa att Gotland är en integrerad del av Sverige och att mittlinjen i Östersjön skall dras från denna utgångspunkt. Gotland är faktiskt ingen obebodd ö i Östersjön. Där bor och verkar närmare 60 000 svenska medborgare, som har – åtminstone borde de ha – samma rättigheter som alla andra svenska medborgare.

Dessa elementära fakta, herr talman, verkar vara svårbegripliga inte bara för sovjetiska utan tyvärr också för en del svenska myndigheter. Häromdagen kunde vi läsa i pressen att socialstyrelsen publicerat en karta med fakta om sjukvården i krig där Gotland inte existerade som en del av Sverige. Tyvärr är det inte första gången – men förhoppningsvis är det ändå sista gången – som svenska myndigheter gör sig skyldiga till liknande fadäser när det gäller Gotland.

Nu är detta inte kommunikationsministerns ansvarsområde. Jag tackar

honom för svaret på både min och andra ledamöters interpellationer om Gotlandstrafiken. Men även när det gäller trafikpolitiken måste man ställa frågan om ansvariga myndigheter betraktar Gotland som en jämlik del av Sverige. På fastlandet bygger vi vägar, så att människor fritt kan förflytta sig kors och tvärs över landet. För stora kostnader byggde vi en bro mellan fastlandet och Öland utan att ha en tanke på att ta ut någon avgift av dem som använder bron. Till många av våra öar – det gäller även små öar – har vi landsvägsfärjor drivna av statens vägverk, vilka utan kostnad fraktar både passagerare och bilar.

Men när det gäller gotlänningarna är det som bekant sämre beställt. Trafikstandarden försämras. Tidtabellerna är inte precis människovänliga. Taxorna är höga, högre än SJ:s tågtaxor.

Sven Hulterström är självfallet medveten om vilken betydelse färjetrafiken har för gotlänningarna. Färjan är – som de själva uttrycker det – deras väg, bro och järnväg. Taxor och bekvämlighet borde anpassas därefter.

Arbetslösheten är hög på Gotland, och de bristfälliga kommunikationerna med fastlandet är naturligtvis en akilleshäla för näringslivet. Det gäller också turismen, som är en av Gotlands allra viktigaste inkomstkällor. Förbättrade och förbilligade kommunikationer skulle kunna innebära ett uppsving för turismen.

Sven Hulterströms svar i dag inger inte mycket hopp om att något radikalt nytänkande är på gång i regeringskretsar. Men, Sven Hulterström, det faktum att företrädare för samtliga partier i dag vädrar sitt missnöje med Gotlandstrafiken bör ändå ge en vink om att riksdagen förmodligen är beredd att ställa medel till förfogande för en upprustning av Gotlandstrafiken, till fromma inte bara för gotlänningarna och det gotländska näringslivet utan också för de hundratusentals fastlandssvenskar som årligen gästar ön.

Statsmakternas fulla ansvar för Gotlandstrafiken borde markeras genom att Gotlandsbolaget förstatligas och tas över av SJ. Eller kan kommunikationsministern ange något vettigt skäl till att privata intressenter skall vara inblandade i den livsviktiga trafiken till och från Gotland?

Anf. 7 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! När man lyssnar på denna debatt får man lätt uppfattningen att Gotlandstrafiken endast har en färja, som heter Gute, men så är lyckligtvis inte fallet. Jag utgår från att Jerry Martingers inlägg inte var representativt för moderata samlingspartiet – jag noterade nämligen att trafikutskottets vice ordförande, moderaten Rolf Clarkson, reste sig och gick ut ur kammaren när Jerry Martinger öste på som värst. Jag vet inte om det berodde på Jerry Martingers inlägg eller på någonting annat, men jag fick vissa funderingar.

Orsaken till den debatt om Gotlandstrafiken som har förts på senare tid är, som kommunikationsministern mycket riktigt påpekade, den snabba kostnadsutvecklingen. Statens kostnader för Gotlandstrafiken ökade mycket kraftigt i slutet av 1970-talet, från ca 20–30 till 80 milj. kr. 1981. Detta föranledde en enig riksdag att i flera omgångar uttala att kostnadsutvecklingen för Gotlandstrafiken måste hejdas. Transportrådet fick också regeringens uppdrag att komma med förslag som skulle reducera statens kostnader för

Gotlandstrafiken utan att för den skull tumma på kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. Kostnaden kunde också reduceras rätt avsevärt under några år. För 1984 beräknades statens kostnader till ca 40 milj. kr., men det visade sig sedan att utfallet blev hela 71 milj. kr.

Det var också därför som regeringen förra året skrev till riksdagen och meddelade att denna kostnadsutveckling inte stod i överensstämmelse med de riktlinjer som riksdagen tidigare hade dragit upp. Det var detta som resulterade i den proposition om färjetrafiken till Gotland som riksdagen behandlade i våras, där ett enigt utskott och en enig riksdag ställde sig bakom ett anslag på 59 milj. kr. för budgetåret 1986/87. Det innebar också att vi ställde oss bakom de förslag i propositionen som utgick från att man skulle kunna minska statsbidragen med 10–15 milj. kr. per år.

I propositionen står följande:

”Jag bedömer det som möjligt att dra in på den minst lönsamma trafiken och därigenom minska anspråken på statsbidrag med 10–15 milj. kr. per år. Tänkbara åtgärder är att det äldsta fartyget Thjelvar tas ur trafik och att utbudsförändringar under lågsäsong i Oskarshamnstrafiken genomförs. Det gäller då turer med mycket låg beläggning.”

Detta har också samtliga interpellanter ställt sig bakom – de som nu på ett radband går upp i denna talarstol och är så missnöjda. Ett undantag är Ulla Petterssons interpellation, som är framåtsyftande och där det också finns förslag till konstruktiva lösningar för framtiden. Övriga interpellanter gör det litet för bekvämt för sig; först ställer de sig bakom de anslag som riksdagen beslutar om, och sedan uttrycker de sitt missnöje på detta sätt. De skulle i stället ha begärt ökade anslag, men det har de inte gjort.

Det är också för att Gotlandstrafiken skall kunna hållas inom en kostnadsram på 59 milj. kr. som Gute har satts in under lågtrafiksäsong i det södra omloppet. Det gäller måndag och tisdag under viss tid och måndag till onsdag under en annan tid.

Jag vill också hålla med om, herr talman, att Gute inte är någon bra långsiktig lösning för det södra omloppet. Jag vill samtidigt framhålla att Gute inte är enbart ett lastfartyg. Fartyget är anskaffat för färjetrafiken till Gotland med både gods- och persontransporter. Det bör också i detta sammanhang framhållas att det finns alternativ till Gute, nämligen val av en annan resdag eller möjligheten att ta flyget. Det är riktigt att också flyget till Gotland är starkt subventionerat.

Herr talman! I och med utgången av 1987 går det gällande avtalet ut. Därför anser man i transportrådet att det inte nu går att binda upp sig för nytt tonnage. Men jag tycker att det viktiga är vad som skall hända 1988. Transportrådet har också fått i uppdrag att förhandla fram en lösning för Gotlandstrafiken när det nuvarande avtalet med Gotlandsbolaget löper ut. Jag är fullständigt övertygad om att vi då kommer att ha en tonnagesammansättning på det södra omloppet som alla kommer att vara nöjda och tillfredsställda med.

Anf. 8 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Regeringen har gjort ett stort misstag när den har låtit sig ledas av det byråkratiska transportrådet i frågan om Gotlandstrafiken. Det är

omdömeslöst att t. ex. tvinga resenärer att mellan Oskarshamn och Gotland åka med en färja som främst är avsedd för godstrafik. Att sätta in en färja som gamla, handikappade och barnfamiljer i princip inte kan åka med måste upplevas som stötande. Man får närmast intrycket att transportrådets syfte är att avskräcka en del av allmänheten från att åka färja mellan Gotland och Oskarshamn resp. Öland. Det är i och för sig inte överraskande att transportrådet aktivt arbetar för att avveckla en stor del av Gotlandstrafiken. Det har tyvärr framgått av rådets agerande under senare tid. Däremot vore det uppseendeväckande om regeringen väljer samma linje. I så fall försöker regeringen köra över en majoritet av Sveriges riksdag; det är jag övertygad om.

I trafikutskottets betänkande 1985/86:26, som riksdagen ställde sig bakom så sent som i våras, framgår det tydligt att man utgår ifrån att en god komfort och hög service skall erbjudas alla som reser med färjorna. Att några månader senare sätta in lastfärjan Gute i trafiken mellan Gotland och Oskarshamn är, som jag ser det, ett hån mot gotlänningarna och alla andra resenärer.

Jag förutsätter nu att kommunikationsministern inser att lastfärjan Gute måste ersättas med färjor som verkligen är avsedda för persontrafik. Det vore dessutom klokt av regeringen att frikoppla transportrådet från att i fortsättningen reglera och styra Gotlandstrafiken. Regeringen borde också kunna ge mer utrymme för privata initiativ rörande trafiken till Gotland. En sådan ny inriktning skulle kunna ge underlag för en avsevärt bättre trafik mellan Gotland och fastlandet och även till Öland.

Kommunikationsministern har nyligen i ett pressmeddelande sagt att regionala hänsyn måste tas vid utformningen av trafikpolitiken. Det är en klok ståndpunkt. Det är ännu viktigare att i konkret handling leva upp till sådana ståndpunkter i regionala sammanhang. Såväl Gotland som Oskarshamnsregionen och även Öland tillhör områden av landet som sannerligen är i behov av regionala insatser. Det gäller också i hög grad på det trafikpolitiska området.

Debatten omkring Gotlandstrafiken har under senare år gått snett på en punkt. Den har mest kretsat kring frågan om att samhället har gjort för stora ekonomiska insatser för Gotlandstrafiken. Det är givetvis en felaktig ståndpunkt. För att få en balans i den här debatten borde man ta hänsyn till att staten subventionerar t. ex. SJ:s investeringar i Stockholmsområdet. Den skattesubventionen sker i ett befolkningstät område. Den sker i ett område som är ekonomiskt starkt. Vid en jämförelse med de ekonomiska insatser som bl. a. görs för kollektivtrafiken i detta område borde kommunikationsministern inte ha några större svårigheter att argumentera för rimliga krav på service och komfort för Gotlandstrafiken. Att snabbt ersätta Gute med en färja som är avsedd för persontrafik borde vara en av kommunikationsministerns omedelbara uppgifter. Jag menar att det är nödvändigt, om Sven Hulterström skall bli trovärdig i sina regionalpolitiska uttalanden.

Anf. 9 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Efter att ha lyssnat till de inlägg som hittills har gjorts i debatten anser jag det motiverat att – liksom Olle Östrand – påminna om att

det faktiskt inte är vare sig transportrådet eller regeringen som driver någon särskild politik när det gäller Gotlandstrafiken, utan att det är riksdagen som tagit de grundläggande besluten. Det var riksdagen som fattade beslutet som låg till grund för transportrådets uppdrag att finna förutsättningar för trafiken på en kostnadsnivå av 40 milj. kr. Det var också riksdagen som så sent som i juni i år – visserligen med något delade meningar i olika delfrågor – i de grundläggande frågorna enigt slog fast att den trafikuppläggning man planerade inte kunde anses strida mot vad man lägger in i begreppet en tillfredsställande trafikförsörjning. När Olle Östrand påminner om att flera av de interpellanter som i dag framför kritik mot trafiken var med om att fatta beslutet skulle jag för egen del kunna göra det tillägget att flera av interpellanterna också var med i den riksdag som fastställde nivån 40 milj. kr., vilket jag däremot inte var själv. Det är nyttigt att påminna om den bakgrunden när orsakerna till att det finns ett missnöje med trafiken, såsom den har utformats, nu diskuteras. Vissa grundläggande förutsättningar har riksdagen beslutat om, och det är inte så att regeringen låter sig ledas av transportrådet, som Gösta Andersson menade.

Vad som nu framför allt är intressant att diskutera är givetvis hur trafiken skall utformas framöver. Vi skall heller inte utgå från att kommande riksdagar kommer att anse att det inte finns några begränsningar för de anslag som kan beviljas till Gotlandstrafiken. Men även med sådana begränsningar tror jag för min del – och det framgår också av denna debatt, som är lovande ur den synpunkten att företrädare för alla fem partier deltar – att det skall gå att finna trafikeringsformer när den nuvarande avtalstiden går ut vilka ger en bättre trafikförsörjning ur servicesynpunkt än den vi har i dag och vilka vi haft under den gångna avtalsperioden. Om man skall ange några punkter för en sådan inriktning skulle det vara att en bra och effektiv trafikförsörjning till en samhällsekonomiskt sett rimlig kostnad bör vara en förutsättning för en ny avtalsperiod för Gotlandstrafiken – hur den nu skall gestalta sig. Fortsatt trafik på en nordlig och en sydlig linje året runt är en annan förutsättning.

Jag har redan i svaret sagt att bashamnsalternativet inte längre är aktuellt, men Jerry Martinger återkom till att de nuvarande åtgärderna skulle vara ett led i ett återupptagande av detta alternativ. Till det vill jag säga att en utgångspunkt för den framtida lösningen bör vara att man får trafik på en nordlig och en sydlig linje året runt. Man bör hitta former för ett avtal som skapar incitament för den som driver trafiken att utveckla och förbättra den, samtidigt som samhällets kostnader på något sätt skall vara kontrollerbara. Det har de inte varit under den nu pågående avtalstiden. Dessutom bör man undersöka möjligheterna att förutom ett statsunderstött basutbud året om erbjuda ett kompletterande trafikutbud under högsäsong. Detta bör vara rimliga utgångspunkter för en kommande period – vem man än sluter avtal med. Det är vad man just nu förhandlar om.

Vad jag nu sagt kanske också har gett svar på Ulla Petterssons fråga om inte kommunikationsministern på något sätt har beaktat Gotlands arbetarekommuns skiss för hur man skulle vilja lösa trafiken framöver. Jag tror att jag lugnt kan säga att dessa punkter i rätt hög grad sammanfaller med den skiss som arbetarkommunen på Gotland har överlämnat till regeringen och som visar hur trafiken bör vara.

Det är intressant att här höra hur välvillig man från olika håll är till att vara mer generös både när det gäller anslagen och när det gäller utformningen av Gotlandstrafiken. Jag tycker då att det är viktigt att påminna om att om den generositeten finns också i de partier som är representerade i debatten här i dag och om transportrådet eller regeringen skulle önska lägga upp trafiken på ett annat sätt, så behöver man faktiskt inte finna sig i det – då finns det en majoritet här i riksdagen för ett beslut om en annan anslagsnivå och en annan trafikutformning. I så fall är inte riksdagen beroende av regeringens åtgärder i dessa avseenden.

Jag är rädd för att vi när det kommer till beslut kanske trots allt hamnar där vi hamnade i juni, då flera av de partier som deltar i debatten i dag, trots att man kritiserar Gotlandstrafiken inte var beredda att föreslå en mer generös kostnadsram för Gotlandstrafiken. Det är inom den ramen som regeringen har att hålla sig, och det är inom den ramen som transportrådet har att hålla sig. Vi skall se detta som vi nu har åstadkommit som en tillfällig lösning. Låt oss koncentrera oss på att åstadkomma en bättre lösning i nästa avtalsperiod!

Anf. 10 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Det var ett positivt besked som statsrådet Hulterström lämnade – jag hoppas att jag får uppfatta det så – att man skall bedriva trafiken framöver i stort sett som i dag med en nordlig och en sydlig linje. Men det har vi som sagt redan i dag – det är tyvärr detaljer i trafiken som vi har hakat upp oss på.

Jag vill påminna om vad jag sade i mitt inledningsanförande, nämligen att jag har ställt mig bakom riksdagens beslut i våras och att jag vill att man skall ta upp förhandlingar inom den ekonomiska ramen. Folkpartiet är i dag inte berett att diskutera höjda anslag, men med tanke på det som framkom under vårens debatt borde man kunna se över om det inte finns möjlighet att ordna trafiken bättre inom denna ram. Gotlandsbolaget kör redan i dag med M/S Gotland på dagar när man enligt tidtabellen skulle köra med Gute; när man väntar sig många resande går båda båtarna parallellt. Men man får inte företa sådana förändringar utan att fråga transportrådet. Man måste för varje beslut man fattar ha transportrådets tillstånd, t. ex. om man skulle vilja lämna en rabatt till en gruppresa.

Jag tycker att det är väsentligt att gotlänningarna inte känner sig behandlade som "di sma undar jårði", som de säger: di sma undar transportrådet. Det är viktigt att de känner sig jämställda med övriga svenskar i transportfrågor.

Jag vill också säga något om taxorna. Olle Östrand tog här upp flyget. Jag tycker att det är bra att vi har fått mera flyg. Bl. a. har Gotlandsbolaget satt in flyg på Oskarshamn, och då med en något större maskin än den som jag själv flög med härom dagen från Kalmar – den var definitivt inte handikappanpassad. Min tanke var tidigare att man möjligen skulle kunna erbjuda de handikappade en flygmöjlighet eventuellt till rabatterat pris, men den maskinen var ungefär lika svår att använda sig av som M/S Gute med sina trappor.

Även om flyget är subventionerat har gotlänningarna tyvärr inte den rabattmöjlighet på flyget som de har på båten. Därför blir taxorna väsentligt

högre. Tur och retur med hytt ena vägen kan en gotlänning resa för 180 kr. – flyget tur och retur till Oskarshamn kostar 600 kr.

Prot. 1986/87:18
4 november 1986

*Om färjetrafiken till
Gotland*

Anf. 11 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Det stora intresset för Gotlandstrafiken här i dag är faktiskt glädjande, men nog är det belysande för hanteringen av den frågan att under sommaren två av riksdagens utskott och flera partiföreträdare har besökt Gotland och därefter, enligt pressuppgifter, uttalat sin förvåning över att riksdagsbeslutet kunde få så negativa effekter för oss på Gotland. Jag vill gärna hälsa kammarens ledamöter välkomna på fler studieresor. Då kan vi förhoppningsvis få acceptabla kommunikationer till och från Gotland så småningom.

Nivån för transportstödet till Gotland fastlades av regeringen, som tillställde riksdagen en skrivelse som inte medgav motionsrätt. Följaktligen hade man ingen möjlighet att yttra sig den gången. Detta var alltså utgångsläget för den utredning som kom till stånd. Det riksdagsbeslut som fattades den 3 eller 4 juni innebar en möjlighet – och den tolkningen har också andra gjort – till en dialog mellan rederiet och transportrådet. Rederiet erbjöd sig att köra med M/S Gotland inom den av riksdagen fastlagda kostnadsramen, men transportrådet sade nej. Detta är, enligt min mening, en knäckfråga. Eftersom rederiet kom med ett erbjudande, borde man ha tagit upp en diskussion. Då hade vi haft en oförändrad trafik i dag.

Till de inskränkningar som gäller Oskarshamn hör också att M/S Tjelvar tas ur trafik, vilket betyder – som någon antydde – mindre kapacitet inför nästa års turistsäsong. Vidare innebär det att det inte finns någon reservkapacitet vid tillfälliga bortfall av någon av de andra färjorna.

Dessutom sker nu en stor del av värnpliktsresorna med båt, något som har medfört en betydlig ökning av kapacitetsproblemen på Nynäshamnslinjen. Här hade Tjelvar kunnat ge en inte oväsentlig avlastning under högsäsong. Med tanke på den gynnsamma utvecklingen av bunkerpriserna borde det ha varit möjligt att ompröva beslutet. Jag vill fråga kommunikationsministern om han är villig att medverka till en sådan omprövning med tanke på det ekonomiska utrymme som finns tack vare lägre bränslekostnader. Detta är ingen oväsentlig fråga.

Slutligen: Vad är en rimlig kostnad? Det är förmodligen ett ungefär lika diffust begrepp som "tillfredsställande transportförsörjning", eftersom det inte går att få någon bättre definition.

Anf. 12 JERRY MARTINGER (m):

Herr talman! Kommunikationsministern har inte svarat på mina frågor.

Den första frågan, om när det egentligen blev bestämt att Gute skulle sättas in i persontrafik, förstod jag att kommunikationsministern inte ville svara på, eftersom man här gick händelserna i förväg.

För det första skrev generaldirektören för transportrådet Claes-Eric Norrbom till Gotlandsbolaget redan den 22 maj, alltså nästan två veckor före riksdagens beslut om Gotlandstrafiken, och meddelade att man kunde kalkylera med Gute i persontrafiken.

För det andra bereddes faktiskt inte Gotlands kommun och länsstyrelsen

på Gotland, som tidigare alltid varit fallet, tillfälle att yttra sig över transportrådets förslag till turlista, innan definitivt beslut fattades. Detta är ju faktiskt ganska unikt.

Den andra frågan, om kommunikationsministern tycker att de handikappade borde låta sig nöja med beskedet att Gute är en övergångslösning, sänder jag än en gång över till kommunikationsministern och väntar nu på svar.

Olle Östrand sade att det faktiskt finns fler färjor än Gute-färjan i Gotlandstrafiken. Jag känner igen argumentationen från företrädare för transportrådet. Man hänvisar de handikappade till andra transportmedel. Att hänvisa handikappade resenärer i kollektivtrafiken till andra färdmedel – som ofta avgår från andra platser – är enligt min mening lika allvarligt som om ett företag skulle strunta i att handikappanpassa sina nya lokaler med hänvisning till att handikappade kan söka sig jobb någon annanstans. Jag tycker att det är förnedrande för de handikappade med sådana antydningar och uttalanden.

Olle Östrand sade vidare att Gute är anskaffad för att även kunna ta passagerare. Om Olle Östrand med passagerare menar långtradarchaufförer är det naturligtvis riktigt. Färjan är anpassad för att ta 40–50 långtradarchaufförer men inte för passagerare med bagage, barnvagnar, handikapp osv. Gute är byggd som gods färja, för att i första hand transportera farligt gods.

Jag väntar på kommunikationsministerns svar på min andra fråga.

Anf. 13 ULLA PETTERSSON (s):

Herr talman! På Gotland kämpar vi i dag med det svåraste arbetsmarknadsläget på mycket länge. Det finns flera skäl till detta, som jag inte skall gå in på här och nu. Men faktum är att arbetslösheten stiger, avflyttningen ökar och befolkningens antal börjar minska. Regeringen har uppmärksammat detta och har gett statens industriverk i uppdrag att utreda möjligheterna att utveckla och förnya det gotländska näringslivet samt att medverka till genomförandet av åtgärderna. Resultatet heter Avstamp Gotland. Det är en utmärkt produkt, som konkret redovisar möjligheter att genomföra sådant som vi alltför länge bara har talat om.

Med gemensamma ansträngningar från länet och statsmakterna kan vi i Avstamp Gotlands anda motverka och vända den negativa trend som för närvarande är genomgående i gotländskt näringsliv. Senast i går fick vi veta att vi får 1 milj. kr. till åtgärder i denna anda. Det tackar vi för. Samtidigt har vi litet svårt att inse logiken i att det på samma gång har genomförts försämringar i Gotlandstrafiken. Jag tar debatten här i dag till intäkt för att det nu så att säga kommer att bli samstämmighet i signalerna från statsmakternas sida på den här punkten.

I Avstamp Gotland talas det mycket om kommunikationernas betydelse för det gotländska näringslivet, inte minst på turismens område men också på många andra områden. I den idéskiss som jag tidigare talade om framförs bl. a. tanken på en avgiftsfinansierad komplettering till den bastrafik som vi anser oss ha rätt till. Inom ramen för nuvarande avtal har vi redan till sommaren 1987 chansen att pröva denna möjlighet. Jag hoppas att så kommer att ske.

Jag delar Olle Östrands uppfattning om att det är litet senkommet att i dag uppröras över konsekvenserna av vårens trafikpolitiska beslut i riksdagen. T. o. m. trafikutskottets medlemmar spärrar i dag upp ögonen och säger: Oj då, blev det så här illa? Som om de inte hade haft tillgång till transportrådets utredning, som om de inte hade sett det särskilda yttrande som Birger Rosqvist fogade till betänkandet och som om de inte hade hört de av mig och flera andra i debatten framförda farhågorna för vad som skulle komma att hända om de förändringar i utbudet som det talades om skulle genomföras.

Jag litar på att den generösa inställning som här i dag har redovisats kommer att bestå vid kommande behandling här i kammaren. Vi gotlänningar kommer att minnas och påminna om detta.

Anf. 14 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman! Kommunikationsministern har självfallet rätt i att riksdagen verkligen inte kan smita undan *sitt* ansvar för sakernas tillstånd i fråga om Gotlandstrafiken. Och Olle Östrand sade också helt riktigt att riksdagen borde ha begärt mera pengar till denna trafik. Nu känner jag mig inte särskilt trampad på tårna, eftersom vpk har förklarat sig berett att bidra härvidlag och vara med om att föreslå att mera pengar anslås. Det löftet står vi fast vid.

Jag sade i mitt förra inlägg att jag tolkade det faktum att i dag företrädare för samtliga fem partier här i riksdagen uttrycker sitt missnöje med och sin kritik mot det nuvarande tillståndet när det gäller Gotlandstrafiken som ett tecken på att riksdagen är beredd att ompröva beslutet och anslå mera pengar. Litet mera pessimistisk blev jag emellertid när jag hörde Ingrid Hasselström Nyvall säga att folkpartiet inte är berett att förorda högre anslag. Då vet jag inte hur vi skall kunna lösa detta svåra problem, för jag tror inte att det bara är fråga om en teknisk konstruktion, om vissa förändringar i tidtabellerna e. d.

Men när det gäller diskussionen om de stora kostnaderna för Gotlandstrafiken anser jag att det måste finnas vissa proportioner, för statsbidraget har ju under årens lopp faktiskt minskat reallt. Samtidigt har taxorna ökat väsentligt mer än konsumentprisindex. Dessutom skulle behovet av statsbidrag avsevärt förändras om kapitalkostnaden för tonnage och hamnar inte räknades in i underskottet. Jag vill knyta an till vad Gösta Andersson enligt min mening helt riktigt sade, när han gjorde en jämförelse med exempelvis SJ:s investeringar på andra håll i landet där staten går in med subventioner, inte minst i det överhettade Stockholmsområdet. Jag tror att man måste ha det perspektivet, då man diskuterar vilka subventioner, vilka pengar vi lägger ner för att klara kommunikationerna i landet i övrigt. Då blir kostnaderna för Gotlandstrafiken inte så väldigt förskräckande.

Avslutningsvis vill jag säga när det gäller Gute – det är ju så många som slagit fast att Gute inte är något passagerarfartyg – att naturligtvis kan Gute ta passagerare, precis på samma sätt som statens järnvägar skulle kunna frakta människor på fastlandet i godsvagnar. Men ingen skulle komma på tanken att frakta fastlänningar i godsvagnar mellan Stockholm och Göteborg, för det skulle då bli ett ramaskri. Gotlänningarna tror man emellertid att man kan behandla på det här sättet.

Anf. 15 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! Jag tycker det finns anledning att än en gång påminna vissa av interpellanterna om att det var inom ramen för beloppet 59 milj. kr. som transportrådet hade att administrera Gotlandstrafiken efter vårens beslut. Det var mot den bakgrunden – jag är själv ledamot av transportrådet, och det är ju inte obekant här i kammaren – vi tvingades att sätta in Gute under vissa dagar på lågtrafiktid. Gute tar nämligen 39 passagerare och 11 bilar med chaufförer, och för det mesta är det under de dagar, då Gute trafikerar Gotland, färre än 39 passagerare ombord. Alternativet hade varit att sätta in fartyget Gotland, som tar 1 400 passagerare. Man skulle då i ett läge, där det är så här få passagerare ombord, ha begagnat en färja som tar 1 400 passagerare. Om man hade gjort på detta sätt skulle det ha inneburit att samhället fått subventionera varje Gotlandsresenär med ett belopp i storleken 1 000 kr. Det fanns inte utrymme för detta inom den givna kostnadsramen.

Jag tycker att Gösta Andersson gör det väldigt bekvämt för sig. Först sitter han som främste ledamot från centerpartiet i trafikutskottet och föreslår riksdagen att bevilja ett anslag på 59 milj. kr. Sedan går han helt oberörd upp i talarstolen och säger att det bästa som kunde hända vore att transportrådet frikopplades från att administrera Gotlandstrafiken. Men då måste det ju bli någon annan som administrerar Gotlandstrafiken inom ramen för ett anslag på 59 miljoner. Nej, Gösta Andersson, så lättvindigt får man inte springa ifrån ett ansvar som ledamot i trafikutskottet. Faktum kvarstår: Gösta Andersson har varit med och fattat ett beslut i trafikutskottet och även i riksdagen om en anslagsram på 59 milj. kr.

Herr talman! Slutligen vill jag upprepa att – och det framhöll även kommunikationsministern – om det finns samma enighet här i kammaren om att förbättra Gotlandstrafiken när vi behandlar anslagsfrågan nästa gång 1988, kommer vi helt säkert att få en trafik på Gotland som alla kan vara nöjda och tillfredsställda med.

Anf. 16 GÖSTA ANDERSSON (c):

Herr talman! Först några fakta. För det första: Det är inte riksdagen som fattat beslut om att sätta in Gute. Det är viktigt att understryka. För det andra: Vad centern bidragit med i trafikutskottet är att vi fick riksdagen att behålla det transportstöd som transportrådet föreslog skulle avskaffas. För det tredje: Enligt de uppgifter jag fått har bolaget erbjudit sig att upprätthålla trafiken, utan att sätta in Gute, inom ramen för det anslag som riksdagen har givit. Detta är några fakta som kanske tål att tänka på i den här debatten.

Jag vill säga till Sven Hulterström att det vore bra om han här i kammaren erkände att Gute är olämplig för persontrafik. Det vore bra om han i klartext talade om att både handikappade, äldre och barnfamiljer har svårigheter att åka med den färjan. Det vore bra om han erkände att färjan inte uppfyller rimliga krav på komfort och service. Om kommunikationsministern intar dessa ståndpunkter är slutsatsen enkel. Då måste han aktivt medverka till att vi får en bättre service och andra alternativ för Gotlandstrafiken.

Slutligen vill jag i all ödmjukhet påpeka för Olle Östrand att transportrådet

har tagit fel på viktiga punkter. Det kan man väl erkänna. Transportrådet har förordat att man skall slopa Gotlandsstödet. Där har man fått bakläxa av en enhällig riksdag. Samma transportråd har förordat en enda hamn på fastlandet. Där har man fått bakläxa av en stor opinion i Sverige. Transportrådet har förordat lastfartyget Gute. Det är det tredje stora misstaget. Jag skulle kunna åta mig att anföra en del andra exempel, men jag skall inte förlänga debatten med detta.

Men till det positiva: Jag uppfattar ändå kommunikationsministern så att han vill ta ett steg åt rätt håll, och det tycker jag är bra. Jag förväntar mig att hans uttalande kommer att leda till konkreta positiva besked.

Anf. 17 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! När Gösta Andersson fortsätter sin kritik mot transportrådet och säger att det på punkt efter punkt här fått bakslag av riksdagen, tycker jag att det är riktigt att fullständiga bilden med att säga att transportrådet lade fram de förslagen utifrån den anslagsnivå som riksdagen då hade uttalat sig för, nämligen 40 milj. kr. Att riksdagen senare, under trycket av den diskussion som uppstod kring transportrådets förslag, var beredd att höja anslagsnivån så att den hamnade någonstans mellan 50 och 60 miljoner kunde rimligen inte transportrådet veta när det lade fram sina förslag. Det tycker jag i rättvisans namn också bör sägas.

Det har ställts ytterligare ett antal frågor som jag skall försöka besvara.

Är inte Gute olämplig? frågar Gösta Andersson. Bör handikappade låta sig nöja med Gute som transportalternativ? frågar Jerry Martinger.

Jag har redan i det första svaret sagt att Gute får betraktas som en övergångslösning. Om Gute hade varit en helt tillfredsställande lösning hade det inte funnits någon anledning att betrakta den som en övergångslösning. Men jag vill liksom Olle Östrand påminna om att Gute inte är det enda alternativet. Jag skulle ha haft full förståelse för de beskrivningar som här lämnats i fråga om Gutes olämplighet och konsekvenserna därav om Gute hade varit det enda alternativet vid resor till och från Gotland. Men så är det nu inte.

Jag vill emellertid gärna säga att denna färja – som inte har byggts väsentligen för passagerartrafik, även om det går att ta passagerare på den – naturligtvis inte är handikappanpassad på ett sådant sätt som vi anser att en passagerarfärja skall vara. Detta är inget att sticka under stol med.

Med hänsyn till den kritik som har förts fram, inte minst från Jerry Martinger, finns det anledning att påminna om, även om det redan har framgått av debatten, att några förslag om en höjning av anslagsnivåerna för att lösa dessa problem inte heller fanns från moderat håll när riksdagen fattade sitt beslut i juni. De enda som kan säga sig ha varit beredda att medverka till detta är Bo Hammar och hans parti. De ville inte ha några begränsningar. Men övriga partier ville ha någon form av begränsning av anslagsnivåerna. Då går det naturligtvis inte att komma till rätta med alla problem i trafiken. Det som nu har skett är ett uttryck för att riksdagen uttalade att dessa anslagsnivåer inte skulle få svämma över sina bräddar, och det är ett resultat av ett besparingsuppdrag som transportrådet fick. Detta får konsekvenser.

Vad är då en tillfredsställande trafikstandard och trafikförsörjning och vad är en samhällsekonomiskt rimlig kostnad, frågar Gunhild Bolander.

Enligt riksdagens mening var även det beslut som man fattade i juni uttryck för vad som borde kunna bedömas som en tillfredsställande trafikförsörjning. Men jag tror inte att vi får någon slutlig definition på detta, eller, rättare sagt, att vi får någon definition som alla kan ställa upp på. Det kommer alltid att finnas önskemål som går längre än det som riksdagen betraktar som en tillfredsställande trafikförsörjning. Man får säga att det i fråga om detta finns en viss definition. Men, Gunhild Bolander, vi får förmodligen aldrig en definition som alla kan ena sig om. Så mycket pengar tror jag aldrig att riksdagen kommer att vara beredd att anslå till detta ändamål. Det är trots allt ganska stora underskott i trafiken som man måste finansiera redan i dag.

Det som har hänt nu till följd av att man överskred de riktmärken som man hade uppsatt för anslagen är besparingsåtgärder som vi naturligtvis skall hoppas att vi slipper leva med i den kontinuerliga trafikförsörjningen. Men att betrakta de åtgärder som man har varit tvungen att vidta nu, för att komma i nivå med de belopp som riksdagen har uttalat sig för, som förödande för Gotland och att betrakta det som något som är jämförbart med Valdemar Atterdags brandskattning av Visby, osv. tror jag är att föra debatten på ett sätt som gör att folk i andra delar av landet, som skall vara med om att bevilja dessa anslag, inte tar debatten på allvar. Om vi kan föra debatten i mer seriösa former tror jag också att det finns förutsättningar för att vi skall kunna åstadkomma en trafikförsörjning som skapar – med hänsyn till att det är en ö det handlar om – så likvärdiga förhållanden som möjligt i jämförelse med övriga delar av landet och som också kan stämma med det som har åberopats av flera debattörer, nämligen att vi har vissa ambitioner när det gäller regionalpolitiken. Dessa omfattar givetvis Gotland, och de har också på många sätt kommit till uttryck i konkreta beslut när det gäller Gotland.

Anf. 18 INGRID HASSELSTRÖM NYVALL (fp):

Herr talman! Det är så lätt att tala om mer och mer pengar. Det är vad vi i folkpartiet inte har velat göra. Vi har velat väcka frågan: Kan man inom ramen för de anslag som riksdagen beslutade om i juni ta upp nya förhandlingar? Oljepriserna har i alla fall stått sig hela det här året, även om de väntas gå upp nu. Gotlandsbolaget har synpunkter i detta sammanhang. Det skulle ha varit värdefullt om vi hade kunnat få ett besked om att man åtminstone är villig att ta upp en diskussion. Man är under hela den långa vintern och våren tre dagar i veckan hänvisad till Gute. Visst finns det andra bättrar, men de som bor på det småländska fastlandet, i sydöstra Sverige, på Gotland och Öland upplever en ofrihetskänsla när de tre dagar i veckan är hänvisade till en båt vars standard inte motsvarar – jag vill inte precis jämföra den med en godsinka – andra klass på järnvägen. Det tycker vi är normal standard, som man skall kunna få i fråga om kommunikationerna.

Statsrådet Hulterström är inbjuden att resa efter E 66 den 5 december. Jag vet inte om han skall göra det, men om han gör det hoppas jag att han under denna resa inte bara tittar på vägen utan också låter sig informeras om turistförhållandena i sydöstra Sverige, Västervik och Oskarshamn samt på

Öland. Det är viktigt för turismen både på Gotland och i sydöstra Sverige att vi har en väl fungerande trafik under turistsäsongen, och naturligtvis också under övriga delar av året. Här har vi en unik möjlighet att pröva om turisterna är villiga att betala för sig på en linje utan statsunderstöd.

Anf. 19 GUNHILD BOLANDER (c):

Herr talman! Först vill jag säga till Olle Östrand att alla turer med Gute hittills har varit fullbokade. Något utrymme över har faktiskt inte funnits.

Det handlar inte om högre anslagsnivå. Rederiet har förklarat sig berett att trafikera inom den kostnadsram som riksdagen har angivit. Då förstår jag inte varför man inte låter transportrådet ompröva sitt beslut om inskränkningarna – rederiet är som sagt berett att trafikera i samma omfattning som under föregående vinterperiod. Då beredskap från rederiets sida finns, tycker jag att man faktiskt borde ompröva sin inställning härvidlag. Nu är ju bränslekostnaderna lägre, varför det hela rymms inom nuvarande kostnadsram.

En effekt av dagens debatt borde vara en viljecytring från statsrådets sida gentemot transportrådet. När dessutom den samhällsekonomiska vinsten inte tillnärmelsevis – avsikten var ju ändå att göra en besparing i statskassan – blev så stor som man hade räknat med, är det ytterligare en motivering att ompröva beslutet i transportrådet.

Vi kanske inte borde röra oss med begrepp som tillfredsställande transportförsörjning om ingen kan definiera vad det står för. Då tycker jag att vi kan stryka den vokabulären i trafiksammanhang. Det är tämligen meningslöst att föra en debatt i sådana termer.

Avslutningsvis vill jag uttala förhoppningen att statsrådet som varande från västkusten så småningom blir varmare i kläderna i sin uppgift och förmår att se till helheten, så att vi har ett emotse en bättre trafik till och från Gotland. Jag ser fram mot ett förslag att ta ställning till här i riksdagen efter det nuvarande avtalets utgång.

Anf. 20 JERRY MARTINGER (m):

Herr talman! Nej, kommunikationsministern, några förslag om ökade anslag från moderat håll fanns inte i våras när frågan diskuterades – det är riktigt. Men vi kunde å andra sidan inte föreställa oss att resultatet skulle bli som det har blivit. Riksdagen beslutade ju inte att sätta in Gute i trafik. Och Gotlandsbolaget ställde också sin garanti före debatten i riksdagen. Garantin finns. Glöm inte det!

Det är klart att vissa kanske inte tar debatten på allvar. Det beror på om man vill det eller inte. Kommunikationsministern vill tydligen inte.

Frågan är hur länge en övergångslösning skall bestå. Det otillfredsställande är att man enbart hänvisar till en övergångslösning och inte säger någonting om hur länge den skall finnas kvar.

Beträffande de handikappades situation säger kommunikationsministern att det inte finns så mycket av lyx för de handikappade på Gute. Det var väl att ta till i underkant. Jag vill läsa upp ett stycke i Gotlands Allehanda som beskriver den första resan med Gute som passagerarfartyg i höstas:

”Synen när rullstolsburne Lars Muthas bars ombord var verkligen

beklämmande. Han kördes i sin rullstol in på båtens övre trailerdäck – men där var det stopp. För sedan måste han upp i den omdiskuterade, branta trappan som leder upp till båtens salong. Det finns ju ingen hiss ombord. De anställda som hjälpte honom fick omväxlande släpa, dra och bära honom upp för den långa och 70 cm breda trappan. Sedan återstod två dörrar där man blev tvungen att fälla ihop rullstolen eftersom den var för bred, eller om man så vill, dörrposten för trång...”

I transportrådets Föreskrifter om handikappanpassad kollektivtrafik står det beträffande handikappanpassning av icke nya fartyg: ”Beroende på fartygskonstruktion skall möjlighet finnas för rullstolsburna och andra rörelsehindrade passagerare att antingen manuellt eller med hjälp av lyftanordning eller liknande anordning komma av och på fartyget.”

Sedan står det: ”Dörröppningar till passagerarutrymmen skall vara så breda att en rullstol obehindrat kan passera igenom. Dörrar skall vara möjliga att spärra i öppet läge.

Hinder i form av trösklar skall på lämpligt sätt elimineras genom tex ramp eller fällbar tröskel. Samtliga trösklar skall vara kontrastmarkerade.”

Kommunikationsministern har gjort ett besök på M/S Gute. Kommunikationsministern klarar trösklarna. Men det gör inte de handikappade. Att bara säga att det inte finns någon lyx för de handikappade tycker jag verkligen är att ta till i underkant.

Anf. 21 ULLA PETERSSON (s):

Herr talman! Man kan diskutera nästan allting i den här frågan. När Olle Östrand säger att vi har 1 400 platser på M/S Gotland, säger jag att vi har 710 fasta sittplatser. Om man utnyttjar varenda en av hyttplatserna får man 379 platser till. Då kommer man upp i 1 089. Fällstolar på däck kan möjligen vara någonting för sommartrafiken.

För att tillägga någonting utan att upprepa vad andra har sagt skulle jag vilja säga något om detta med alternativ och om utgångspunkten.

I helgen skall en grupp gotländska ungdomar till fastlandet för att delta i en tävling, så som ofta händer. En del av dem är rätt unga. De skall tävla på lördag förmiddag.

De måste åka hemifrån på fredag eftermiddag. De skall till Stockholm och kommer dit sent på fredag kväll. De måste alltså övernatta två nätter i Stockholm och tillbringa den tredje natten ombord på båtén, som kommer tillbaka till Gotland på morgonen, några timmar innan de skall vara i skolan. För tävlingarna i Stockholm under lördagsförmiddagen måste de alltså vara hemifrån under mer än två och ett halvt dygn och bekosta övernattning för två nätter.

Det är inte mer än 12, kanske 13 mil till tävlingsplatsen. På alla andra ställen i landet hade en sådan här resa ordnats så att föräldrar och ledare ställt upp med bilar eller bussar och kört ungarna till och från tävlingen på samma dag.

Det här handlar om Nynäshamnslinjen och inte alls om de indragningar vi har diskuterat i dag. Jag har ändå velat peka på detta som ett exempel på den basnivå vi har att utgå ifrån när man börjar diskutera försämringar. Jag kunde ha gett fler exempel, som visat vilka kostnader vi har på sträckor

jämförbara med dem på fastlandssidan eller hur långt i förväg man på Gotland måste planera sin semester om man vill ha bilen med sig.

Jag ville ha detta sagt för att man skall ha det i åtanke när man diskuterar den här frågan och säger att det finns alternativ. Vi är inga bortskämda barn som surar därför att man har tagit ifrån oss fördelar. Vi begär inte att få det bättre än andra, men vi tycker att det är ett rimligt krav som gotlänningar och andra som nyttjar trafiken ställer, nämligen att en lägre transportstandard än den vi hade före de nu genomförda försämringarna skall betraktas som oacceptabel.

Anf. 22 BO HAMMAR (vpk):

Herr talman! Det går inte att trolla med pengar, åtminstone inte i statsfinansiella sammanhang. Om vi skall klara Gotlandstrafiken, då måste vi ställa upp med ökade anslag.

Jag noterar att Sven Hulterström mycket ärligt har erkänt att vpk faktiskt har förordat ökade anslag, och jag tycker därför att vi från vår sida nu kan ventilera de problem som har uppstått. Det är nämligen problem som vi har förväntat oss. Att de har dykt upp är alltså för oss ingen överraskning.

Avslutningsvis vill jag säga att jag däremot blir litet pessimistisk när jag hör företrädare för de borgerliga partierna, som förklarar att de inte är beredda att medverka till ökade anslag. Detta säger de efter en lång och tidvis ganska uppjagad debatt. Det kan duga att stå här och lufta sin indignation i en interpellationsdebatt, men till vad nyttar det? Jag tror att gotlänningarna förväntar sig mera än vackra ord. De hoppas på konkreta åtgärder när det gäller Gotlandstrafiken. Men sådana kostar faktiskt för det mesta pengar.

Anf. 23 OLLE ÖSTRAND (s):

Herr talman! De regler om handikappanpassning som Jerry Martinger läste upp gäller för nybyggda fartyg. När det är fråga om begagnat tonnage skall handikappanpassningen vara genomförd senast 1992, och i dag skriver vi 1986. Jag vill tillägga, herr talman, att jag är fullkomligt övertygad om att vi aldrig kommer att få se något förslag från moderata samlingspartiet om ökade anslag för Gotlandstrafiken.

Det kan låta gentilt att Gotlandsbolaget, som Gunhild Bolander säger, har erbjudit sig att inom nuvarande kostnadsram trafikera Oskarshamn med M/S Gotland. Nu har bunkerkostnaderna sjunkit, men om de i stället skulle ha ökat, då hade vi aldrig – det är jag övertygad om – fått detta erbjudande från Gotlandsbolaget. För vad hände 1984, Gunhild Bolander? Då hade vi en beräknad kostnadsram på 40 miljoner, och utfallet blev 71 miljoner. Skrev Gotlandsbolaget då ut en räkning på 40 miljoner? Nej, räkningen slutade på 71 miljoner.

Jag tycker det finns all anledning att påpeka detta i den här debatten.

Sedan vill jag säga följande till Gösta Andersson. Riksdagen har inte beslutat att sätta in Gute i färjetrafiken till Gotland. Riksdagen har inte beslutat att införa ett bashamnsalternativ osv. Däremot är det Gösta Andersson och jag och alla andra i den här kammaren som har gett transportrådet i uppdrag att inom en kostnadsram på 40 milj. kr. framlägga förslag när det gäller att trafikera Gotland. Det var mot den bakgrunden som

transportrådet föreslog den här lösningen. Jag är fullständigt övertygad om att om riksdagen hade beslutat att ge transportrådet i uppdrag att inom en kostnadsram på 70–80 milj. kr. utarbeta förslag på hur man skall lösa problemet med Gotlandstrafiken hade detta bashamnsalternativ aldrig blivit aktuellt.

Man skall inte ta så lättvindigt på den här frågan som Gösta Andersson gör. Man skall inte bara så att säga skjuta skulden på transportrådet och tro att man på det sättet kan göra sig fri från ansvar. Gösta Andersson har precis samma ansvar som alla vi övriga riksdagsledamöter har. Därför reagerar jag väldigt starkt när han försöker skjuta ifrån sig ansvaret genom att skylla på transportrådet.

Talmannen anmälde att Gunhild Bolander, Jerry Martinger, Gösta Andersson och Ingrid Hasselström Nyvall anhållit att till protokollet få antecknat att de inte ägde rätt till ytterligare inlägg.

Överläggningen var härmed avslutad.

4 § Svar på interpellation 1986/87:19 om Bohusbanan

Anf. 24 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Kenth Skårvik har ställt följande frågor till mig.

Avser regeringen att låta Bohusbanan förfalla för att senare lägga ned densamma? Om inte, när kan medel ställas till SJ:s förfogande för en upprustning av banan?

Finns det i dag några planer på att bygga ut Bohusbanan till en tvåspårig bana eller på annat sätt höja standarden?

Finns det möjlighet att denna järnvägslinje kan byggas ut över norska gränsen fram till Oslo?

Jag vill inledningsvis erinra om att Bohusbanan tillhör riksnätet. Det betyder att banan enligt riksdagens trafikpolitiska beslut år 1979 skall finnas kvar under överblickbar framtid. Regeringen har också nyligen beslutat att bibehålla nuvarande tågantal på banan även kommande år.

Så sent som i maj i år besvarade jag en interpellation om Bohusbanan. Jag svarade då att det i första hand är SJ som har att väga olika investeringskrav mot varandra och att upprätthålla en acceptabel trafikstandard. Jag hänvisade vidare till den långsiktiga prövning av investeringar i infrastrukturen som SJ skulle göra på regeringens uppdrag och förklarade att jag inte var beredd att vidta några speciella åtgärder för enskilda bandelar.

SJ har nu presenterat sin utredning om de framtida investeringsbehoven i det svenska järnvägsnätets infrastruktur. Där framgår bl. a. att det totala behovet av reinvesteringar är mycket stort. Enbart på det ersättningsberättigade bannätets riksnätsbanor, dit Bohusbanan hör, uppgår det till över 3 miljarder kronor fram till år 2000. Upprustningsbehoven på Bohusbanan måste vägas mot andra investeringsbehov som får ses i ett övergripande perspektiv för vårt järnvägsnät. Jag anser liksom tidigare att det i första hand

är SJ:s sak att väga olika investeringsbehov mot varandra och upprätthålla trafiken på en acceptabel standard.

Någon kapacitetsutbyggnad, t. ex. genom dubbelspår, eller utbyggnad till Norge är enligt SJ:s planer inte aktuell för Bohusbanan.

Prot. 1986/87:18
4 november 1986

Om Bohusbanan

Anf. 25 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Jag tackar kommunikationsministern för svaret. Som jag uppfattar det är det rakt och korrekt men inte precis positivt för Bohusbanans standard och framtid.

Tåget är det miljövänligaste transportmedel som finns både för persontransport och för godstransport. Ändå förekommer det med jämna mellanrum att vi lägger ned järnvägstrafiken på vissa linjer eller låter järnvägslinjer förfalla i detta land.

Sedan en längre tid tillbaka har rädslan ökat mer och mer bland invånarna i Bohuslän att deras järnväg skall drabbas av samma öde som många andra järnvägslinjer.

Jag förstår kommunikationsministerns lilla irritation över att efter så kort tid återigen få svara på en interpellation angående Bohusbanan, men efter den senaste sommarens skrivelser i den bohuslänska pressen förstår jag bohuslänningarnas rädsla och förundran, och det borde kommunikationsministern också göra. Eftersom vår kommunikationsminister också gästar Bohuslän som sommargäst, kan ministern inte ha undgått sommarens alla artiklar om den bohuslänska järnvägen. Det är desto mer förvånande att vår kommunikationsminister inte har gått in i debatten och talat om hur verkligheten egentligen är och skall bli.

Den ene SJ-tjänstemannen säger att Bohusbanan förfaller och att hastigheten måste sänkas. Den andre säger att någon upprustning inte behövs. Banan har den standard den behöver ha. En tredje säger att banan förfaller samt att nya s. k. öronmärkta pengar måste till. Den fjärde säger att han inte förstår kritiken. Han vill inte upprusta banan.

I en artikel kan vi läsa oss till att man från centralt SJ-håll har hört av sig till Göteborg om man inte kan dra ner på underhållet med 25 % och sagt att banans dagar är räknade. En SJ-tjänsteman säger att Bohusbanan håller sekelskiftesstandard. En annan SJ-tjänsteman säger att han inte kan ansvara för säkerheten och att en sänkning av hastigheten till 40 km/tim kan bli aktuell snarast. Ytterligare en annan säger att Bohusbanan klarar många år och att dödsryktet är överdrivet.

En säger att rapporten som avgivits till regeringen är ett nödrop och att dagens anslag till SJ från regeringen bara räcker till att hålla standarden på de stora tågnäten och att en konsekvens kan bli att Bohusbanan kan läggas ned. En annan säger: "Vi arbetar fortfarande som att Bohusbanan skall fortleva i alla tider."

Förstå oron och undran från den bohuslänska befolkningen!

Kommunalråden i de norra kommunerna har reagerat och uttryckt sin oro över Bohusbanans framtid. Lokförarna har också uttryckt sin oro över banans dåliga standard och krävt en betydande standardförbättring. Resenärerna, som enligt tidningarna ökat, har definitivt motsatt sig en nedläggning och har massor av argument för banans fortsatta framtid.

De som reser anser det vara skandalöst eller kriminellt att inte upprusta banan eller att fortsätta att lägga ner stationer.

De enda som egentligen inte har hörts i debatten är de som har hand om pengarna och ger anslagen till förbättring eller upprustning av våra järnvägar, nämligen folk från kommunikationsdepartementet.

Som kommunalpolitiker var, sägs det, kommunikationsministern angelägen om att västkustens järnvägar skulle byggas ut till två spår och hålla en god standard. Men det var då, det...

Nu har vi på västkusten fått en direkt busslinje mellan Göteborg och Oslo, vilket ju vid första påseende kan synas vara en bra och snabb förbindelse. Men inte kan den ersätta en bra järnvägslinje med hög standard, varken ur reskomfort- eller ur miljösynpunkt. Den ger bara ytterligare en belastning på en förut alltför hårt belastad dålig vägsträcka. Är detta kanske framtidens Bohusbana, kommunikationsministern?

Efter alla dessa referat, inse nu varför de bohuslänska resenärerna är oroliga! Ge dem ett klart och tydligt besked här i dag, även vad gäller upprustningen och standardförbättringen!

Att det inte blir dubbelspår och en sträckning fram till Oslo har ju kommunikationsministern givit besked om. Att det inte blir dubbelspår är i sig en skandal med tanke på framtiden, men kan det tänkas bli örönmärkta pengar till Bohusbanans upprustning? Jag förstår både av citaten från Bohusläningen och av kommunikationsministerns svar att alla inser att pengarna inte räcker för SJ att hålla uppe en godtagbar standard på Bohusbanan, eftersom de stora tåglinjerna kräver så mycket.

Herr talman! Bohusbanan, den sista länken på västkustbanan, kan bli en rikssträckning från Köpenhamn till Oslo – om bara vår regering vill se framtiden i ögonen redan nu.

Vi behöver alla Bohusbanan, väl upprustad till en god standard med två spår, moderna vagnar och med en sträckning fram till Oslo.

Ge det kollektiva åkandet en chans på ett miljövänligt sätt och inte med ytterligare belastning på ett dåligt vägnät!

Anf. 26 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Kenth Skårviks inlägg kan ge intrycket att det inte sker någonting när det gäller underhåll och upprustning på Bohusbanan. Utan att gå in på detaljer vill jag säga att om någon skulle ha fått det intrycket så är det fel. Det sker nämligen investeringar även på Bohusbanan, och man gör olika insatser där. Bl. a. pågår nu rälsbyte på vissa delar av sträckan. SJ har i sin långtidsplan tagit upp planer för en makadamisering av sträckan Stenungsund–Uddevalla. Man håller på och byter ut signalsystem, och man kommer också att successivt byta ut en del av de vagnar och den tågmateriel som används. Mycket av detta arbete sker i samråd med länsstrafikbolaget, som har att svara för den lokala trafiken. Från SJ:s sida försöker man att bedriva ett samarbete med dem som är ansvariga för den lokala trafiken och att efter hand göra insatser. Vissa resultat har redan uppnåtts.

Jag tycker att det viktigt att säga detta, eftersom man – med tanke på alla de tidningsreferat som Kenth Skårvik hänvisade till – lätt kan få ett intryck av att det över huvud taget inte sker någonting när det gäller Bohusbanan. Men

när en sådan debatt uppstår kan jag förstå att det finns en oro och en andran både bland kommunalpolitiker och bland andra människor om vart det egentligen skall bära hän vad gäller de olika bandelarna. Det gäller inte bara Bohusbanan utan det kan också gälla många andra bandelar inom SJ:s nät. I det sammanhanget uppstår ju av och till den här typen av debatter.

Därför tycker jag att det är angeläget att här erinra om att riksdagen ganska nyligen – våren 1985 – beslutade om en annan arbetsfördelning mellan å ena sidan regeringen och riksdagen och å andra sidan statens järnvägar när det gäller planeringen av SJ:s verksamhet och när det gäller hur mycket regeringen och riksdagen skall gå in på olika detaljer och styra var SJ skall göra sina investeringar, hur man skall göra dem och när man skall göra dem. Den här arbetsfördelningen innebar bl. a. att det är SJ:s sak att ta fram ett underlag och att i första hand göra sina egna bedömningar och prioriteringar när det gäller investeringar på olika bandelar ute i landet.

Den oro som man känner kan i första hand dämpas genom konstaterandet att riksdagen har beslutat att denna bana tillhör riksnätet. Det beslutet kan inte ändras från SJ:s sida. Detta bör alltså dämpa den oro som finns. Sedan tror jag att det är riktigt att det är SJ som i första hand har ansvaret för de avvägningar som behövs – var man skall göra investeringar och var man måste avstå från dem. Sådant skall inte i alltför hög grad centraliseras till beslut i riksdagen, ja, inte ens till beslut i regeringen.

Vi måste göra de grova avvägningarna. Vi måste fastställa anslagsramarna och därmed ange inriktningen beträffande trafikpolitiken. Men vi kan inte hålla på och behandla varje enskild investering på varje del av bannätet.

Till sist vill jag upprepa vad jag tror att jag sade när vi senast debatterade den här frågan. Kenth Skårvik sade redan då att han och övriga bohuslänska riksdagsmän minsann kommer att bevaka frågan om Bohusbanan och dess framtid, och det tvivlar jag inte alls på. Jag tror att jag redan då sade att de uppvaktningar från bohuslänska kommuner som jag hittills har haft – i den mån de nu är representativa för opinionen – visserligen också har kunnat gälla synpunkter på Bohusbanan. Men när det varit fråga om pengarna har det framför allt gällt bevakningen av anslagen till vägarna. I det sammanhanget pågår nu fördiskussioner om en väginvestering som väl är den största som över huvud taget har skett i modern tid i den här delen av landet, nämligen motorvägen mellan Stenungsund och Uddevalla. Det man från kommunernas sida har sagt är att man slår vakt om löftet att den här motorvägen skall byggas. I fråga om den prioriteringen har i varje fall några av kommunerna väldigt tydligt sagt att det är vägar och vägförbättringar som man för närvarande prioriterar. Det behöver ju inte innebära att kommunerna inte anser att också Bohusbanan skall upprätthållas. Men det är inte det som man har framhåvt när man har träffat mig.

Anf. 27 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! Det allra sista som kommunikationsministern sade tackar vi allra mjukast för. Vi ser fram emot att få köra på en ordentlig väg uppför bohuslänska kusten. Jag är också tacksam över det som kommunikationsministern sade här beträffande järnvägen, nämligen att det pågår en upprustning. Utan tvivel är det så, att man har fått uppfattningen att ingenting görs

när det gäller den bohuslänska järnvägen och att ingen upprustning över huvud taget pågår.

Det allra sista som kommunikationsministern sade tolkar jag så att Bohusbanan inte hotas av någon nedläggning framgent utan att Bohuslän kommer att få behålla sin järnväg. Standarden kommer förhoppningsvis att höjas, som sades här.

Jag vill fråga: Finns det över huvud taget möjlighet att, som det har ställts krav på, avsätta öronmärkta pengar för att göra ytterligare renoveringar på denna bana?

Tyvärr måste jag konstatera att det inte kommer att bli något dubbelspår på Bohusbanan i framtiden, som jag tycker vore nödvändigt. Det skulle också ha varit mycket positivt om länken upp mot Oslo från denna järnväg hade förverkligats, men det är alltså inte aktuellt nu. Jag hoppas att få komma tillbaka till denna fråga i andra sammanhang.

Anf. 28 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! De öronmärkta pengarna som Kenth Skårvik syftar på avsätts vid de tillfällen då speciella anslag riktas till olika delar av landet av arbetsmarknadsskäl. Det går inte att säga något generellt om dessa pengar, utan det bedöms från tid till annan var den typen av insatser behövs. Jag tror inte att några sådana är aktuella just nu i Bohuslän, med hänsyn till läget på byggarbetsmarknaden och arbetsmarknaden i övrigt där. Det har visat sig att när projekt har förelegat har de i vissa fall kunnat genomföras litet snabbare än vad som avsågs i de ordinarie planerna.

När det slutligen gäller avvägningen mellan hur mycket pengar som skall satsas på vägar resp. järnvägar och över huvud taget inom de olika trafiksektorerna, skall det nu för första gången göras en samordnad investeringsplanering, som förhoppningsvis ger underlag för en diskussion om var det är riktigt att göra insatserna för att åstadkomma bästa möjliga helhetslösning i trafiken.

Anf. 29 KENTH SKÅRVIK (fp):

Herr talman! För att gå tillbaka till kommunikationsministerns tidigare anförande, vill jag säga att det är riktigt att SJ skall få bestämma och prioritera inom sitt järnvägsnät. Jag hoppas bara att SJ nu förstår hur viktigt det nu är att se till att Bohusbanan får sin del av de pengar som är anslagna. Jag kan hålla med om att det ur arbetsmarknadssynpunkt kanske inte behövs pengar i Bohuslän just nu, men Bohusbanan behöver en ordentlig upprustning.

Jag nöjer mig med detta just nu och hoppas att kommunikationsministern bevakar Bohusbanan i framtiden och att den får skäliga pengar för de upprustningar som behövs.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 30 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Ulla Tillander har frågat mig om jag avser vidta åtgärder för att åstadkomma en elektrifiering och upprustning av järnvägslinjen Malmö-Ystad. Som bakgrund till interpellationen hänvisas bl. a. till att centralt styrda beslut återigen i Malmö-Ystad-fallet visar sin underlägsenhet gentemot en decentraliserad beslutsprocess som tar hänsyn till de faktiska förhållanden som råder på den plats som berörs av besluten.

Jag håller gärna med Ulla Tillander om vikten av att vi har en väl utbyggd infrastruktur som främjar kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Jag är därför tacksam för tillfället att här i kammaren reda ut en del av de missförstånd som uppenbarligen tycks råda om hur beslut om investeringar i kollektivtrafiken går till.

Ansvariga för den lokala och regionala kollektivtrafiken är trafikhuvudmännen, som bestämmer hur trafiken skall ordnas med buss och tåg. Vill huvudmannen använda sig av tåg kan en överenskommelse träffas med SJ om köp av tågtrafik. För att underlätta sådana överenskommelser finns enligt riksdagsbeslut riktlinjer för hur ersättningen till SJ skall beräknas. Vill man t. ex. i ett län ha extra tågtrafik som kräver särskilda järnvägsinvesteringar, skall enligt dessa riktlinjer trafikhuvudmännen svara för merkostnaden. Det anses alltså vara fel att landets skattebetalare eller att SJ:s långväga resenärer skall betala investeringar som behövs enbart för en viss regions pendeltågs- trafik.

Vi har därför, som Ulla Tillander efterlyser, redan nu en långtgående decentraliserad beslutsprocess. Om att denna beslutsprocess också leder till långsiktiga samhällsekonomiskt motiverade beslut vittnar de många avtal om utökad tågtrafik för lokala och regionala resor som träffats runt om i landet.

Jag vill vidare nämna att vi har en väl decentraliserad beslutsprocess också när det gäller trafikhuvudmännens möjligheter att få investeringsbidrag. De tidigare möjligheterna att få statsbidrag till investeringar i tunnelbanor och spårvagnstrafik har numera utvidgats till att även gälla spårinvesteringar på SJ:s bannät. För att bidrag skall kunna lämnas till en sådan spårinvestering krävs dock att SJ och trafikhuvudmannen har träffat en långsiktig trafiköverenskommelse. Vidare krävs att den aktuella spårinvesteringen samhällsekonomiskt konkurrerar med övriga väg- och kollektivtrafikinvesteringar som är aktuella för bidrag i den s. k. fördelningsplanen.

Till sist vad gäller Malmö-Ystad-banan vill jag erinra om att banan tillhör det s. k. riksnätet. Regeringen har nyligen enligt de riktlinjer som gäller för järnvägstrafiken lagt fast hur många tågförbindelser det skall finnas för att tillgodose det mer långväga resbehovet. Frågan om ytterligare tågtrafik är för närvarande föremål för förhandlingar mellan SJ och trafikhuvudmannen. Jag kan också nämna att länsstyrelsen i Malmöhus län tillsammans med berörda intressenter nyligen vänt sig till regeringen och begärt ekonomisk medverkan för att rusta upp och elektrifiera banan. Jag har mot denna bakgrund och med hänsyn till pågående beredningsarbete ingen möjlighet att ytterligare kommentera frågan.

Anf. 31 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill först tacka kommunikationsministern för svaret på min interpellation. Jag betraktar inte svaret som negativt, utan hoppas att statsrådet vid behandlingen av den skrivelse som länsstyrelsen i Malmöhus län och berörda kommuner har överlämnat till regeringen, och som det hänvisas till i svaret, ställer sig positiv till det som begärs, nämligen ekonomisk medverkan för att upprusta och elektrifiera Malmö–Ystad-banan.

Jag är väl medveten om att länshuvudmännen, enligt 1983 års riksdagsbeslut, har ansvaret för järnvägstrafik av lokal och regional karaktär. Såväl länstrafikbolaget i vårt län som de berörda planeringsorganen är intresserade av att utöka den lokala tågtrafiken och få en bättre anpassning av tidtabellen till arbets- och skolpendling. En utredning som har gjorts visar att resandefrekvensen i det närmaste kan tredubblas fram till 1990. Man kan kanske också påräkna en viss förståelse från en kommunikationsminister som kommer från en annan del av landet än huvudstaden, där det under årens lopp har satsats stora belopp på liknande projekt, men av helt andra dimensioner. De belopp som vi skulle behöva för järnvägen Malmö–Ystad är vid en sådan jämförelse småsumor.

Samma tendens som finns i Stockholms och Göteborgs omnejd, att man vill satsa på spårbunden trafik, finns också i Malmöregionen. Pågatågen har blivit en succé, trots stor tveksamhet innan de kom i gång. Jag är övertygad om att detsamma gäller Malmö–Ystad-banan. Här finns också ett stort resandunderlag.

Till detta kommer de regionalpolitiska aspekterna, som väger tungt i sammanhanget. Öst och väst i Skåne knyts samman.

Tåg är miljövänliga. Det är sällan miljövården är mer motiverad eller lättare att motivera än när det gäller denna järnväg.

Godstrafiken över Ystad till Polen och tvärtom ökar och motiverar i sig en satsning på banan Malmö–Ystad.

Det är nödvändigt att staten står för kostnaderna för en elektrifiering – som beräknas uppgå till 40 milj. kr. – för det har inte kommunerna längs banan Malmö–Svedala–Skurup–Ystad råd med.

Den här frågan har diskuterats i många år. Olika resandalternativ har varit aktuella, nämligen resa med landsvägsbuss, med dieseltåg och med eltåg. När man har beräknat kostnaderna för de tre alternativen har det blivit underskott i samtliga fall. 4 milj. kr. för buss, 6 milj. kr. för dieseltåg och 14,5 miljoner för eltåg; alltså ett betydligt högre underskott för eltågsalternativet. Det beror på de 40 miljonerna för elektrifieringen. Man kan således inte låta underskottet belasta kommunerna. Eftersom tåg – särskilt eltåg – har många fördelar är det angeläget att pengar nu ställs till förfogande för en elektrifiering. Man kan i detta sammanhang med fördel betrakta en sådan satsning som en regional grundinvestering. Om inte annat bör denna för vår region betydelsefulla investering kunna finansieras med beredskapsmedel.

Det finns en stark och utbredd strävan att bevara persontrafiken på järnvägen Malmö–Ystad. I de berörda kommunerna, liksom på länsstyrelsen, är man djupt engagerad och har med oro sett hur förutsättningarna för persontrafiken försämras. Man tycker sig känna igen det mönster som alltför

många gånger lett till att järnvägslinjer som borde kunnat bibehållas till slut har lagts ned. Om liknande statsbidrag som tidigare utgått för uppbyggnad av den spårbundna trafiken i Stockholm också hade utgått till Malmöregionen hade en upprustning av persontrafiken Malmö–Ystad varit självklar.

För närvarande pågår en försöksverksamhet med tio dubbelturer per dag i stället för fyra, och det har medfört en ökning av antalet resande. Försöksverksamheten upphör tyvärr i maj 1987.

Om man skulle få klartecken från kommunikationsministern om de 40 miljonerna kunde man satsa på eltåg, vilket skulle innebära att Malmö–Ystad-banan kunde trafikeras med s. k. pågatåg framöver. Men det är bråttom med besked. De X 10-tåg som skall användas måste inom kort beställas hos ASEA innan tidsfristen går ut.

Jag ställer min förhoppning till en positiv behandling i det beredningsarbete som statsrådet hänvisar till och vill bara fråga om kommunikationsministern är beredd att ta de regionalpolitiska hänsyn som jag har hänvisat till och som också regeringen måste ha möjlighet att göra.

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

Anf. 32 Kommunikationsminister SVEN HULTERSTRÖM:

Herr talman! Som jag sade i mitt svar pågår det nu förhandlingar mellan SJ och de ansvariga för kollektivtrafiken i de berörda kommunerna i Skåne. Det skulle strida mot de regler som riksdagen fastställt om Ulla Tillander och jag flyttade den förhandlingen till riksdagens talarstol och diskuterade enskilda kostnadsposter här.

Som jag sade tidigare har jag blivit uppmärksammas på den beslutssituation som föreligger. Det är oroväckande att det bara skall finnas en månads tidsfrist innan man måste bestämma sig för det alternativ man skall välja för den fortsatta trafikeringen av banan. Enligt vad jag har fått uppgift om under de allra senaste dagarna finns det en möjlighet att tidsfristen inte blir så snävt tilltagen, och då ökar utrymmet för att studera alternativen ytterligare och finna lösningar. Det är naturligtvis inte lätt att finna en väg att få fram de 40 milj. kr. som de ansvariga trafikhuvudmännen inte anser sig ha möjlighet att tillskjuta för att åstadkomma en elektrifiering. Min förhoppning är att tidsfristen inte blir för snäv. Då skulle det i varje fall tidsmässigt finnas en möjlighet att fortsätta undersöka förutsättningarna att åstadkomma en elektrifiering.

Med anledning av det som Ulla Tillander återkom till nu och som också finns med i interpellationen angående Stockholm vill jag gärna säga att det väl inte är riktigt rätt att göra en jämförelse mellan Malmö–Ystad-banan och den fjärrtågstrafik av enormt mycket större omfattning som dagligen skall in till Stockholms central. Den överenskommelse som träffats innebär just att man gjort en kostnadsfördelning där landstinget får svara för den lokala trafikens kostnader och SJ för fjärrtågstrafiken. Jag har inte siffrorna till hands nu, men jag vet att Stockholms läns landsting per invånare eller per skattekrona eller hur man nu vill mäta det betalar mest för kollektivtrafiken. Jag är övertygad om att Stockholms läns landsting ligger avsevärt högre vad

gäller anslag till kollektivtrafiken – hur man än mäter – än vad de här berörda kommunerna gör. Det bör i rättvisans namn sägas att landstinget i Stockholm inte smiter undan kostnaderna för kollektivtrafiken utan betalar proportionellt sett mest i landet för den.

Anf. 33 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag ber att än en gång få tacka kommunikationsministern för svaret och för tillägget, särskilt den första delen av repliken.

Jag vill ännu en gång vädja till kommunikationsministern om att behandla den framställning som länsstyrelsen och de berörda kommunerna har gjort positivt. Den jämförelse som jag har gjort med Stockholm tycker jag att man mycket väl kan göra. Det är inte i första hand fjärrtågssatsningen som man skall jämföra med utan den miljardsatsning som tidigare gjorts i Stockholm på tunnelbanetåg och förortståg.

Förutom att en elektrifiering skulle ha stor betydelse för persontrafiken skulle den också gynna godstrafiken i vår region. Godstrafiken över Ystad, främst till Polen och övriga Östeuropa, ökar. För att klara den beräknade ökningen har de polska myndigheterna beställt en ny stor järnvägsfärja, som byggs på Falkenbergs varv. Om SJ skall klara den ökningen av godstrafiken behöver Malmö–Ystad-banan upprustas och elektrifieras.

Som jag tidigare sade betraktas det av alla berörda parter i Skåne som angeläget att den här banan bevaras. Det skulle vara en bra insats för den regionala infrastrukturen i Skåne. Att satsa pengar i Malmö–Ystad-banan är inte något som i första hand berör SJ, utan det måste betraktas som en regionalpolitisk åtgärd och är alltså något som regeringen måste engagera sig i. När jag understryker att det är en regionalpolitisk åtgärd tänker jag naturligtvis i första hand på Ystad, Svedala och Skurup.

Överläggningen var härmed avslutad.

6 § Svar på interpellation 1986/87:12 om åtgärder för att stödja frontstaterna i södra Afrika

Anf. 34 Statsrådet LENA HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Jan-Erik Wikström har frågat mig vilka åtgärder regeringen har fattat beslut om eller planerat för att ytterligare stödja frontstaterna i södra Afrika.

Länderna i södra Afrika har under de senaste åren spelat en central roll i svenskt bistånd. I takt med att situationen i regionen förvärrats har biståndet ökat nominellt och andelsmässigt. I början av detta budgetår beräknade jag att 43 % av det bilaterala svenska biståndet skulle gå till SADCC-länderna. Genom de biståndsinsatser som regeringen nyligen beslutat om kommer denna andel att stiga ytterligare.

Mot bakgrund av den försvårade situationen i södra Afrika tillsatte jag den 27 augusti 1986 en särskild arbetsgrupp. Dess uppdrag var att föreslå lämpliga biståndsåtgärder för att minska verkningarna för de människor och stater som drabbas av Sydafrikas apartheid- och destabiliseringspolitik.

På grundval av detta arbete kunde regeringen den 23 oktober presentera ett paket för samlade insatser i södra Afrika. Detta paket omfattar insatser uppgående till 660 milj. kr. Inom det bilaterala området avser insatserna katastrofhjälp till de svårast drabbade länderna Moçambique och Angola. Inom samarbetet inom den regionala sammanslutningen Southern African Development Coordination Conference (SADCC) fattades beslut om insatser för att förbättra transportmöjligheterna inom Tazara- och Beria-korridorerna. Vidare ingår insatser inom energiområdet, handel och industri samt stöd till befrielse rörelserna ANC och SWAPO. Dessa insatser finansieras huvudsakligen över anslagsposterna för regionala insatser och katastrofbistånd.

FN:s roll är viktig och regeringen avser därför utnyttja alla möjligheter att i olika FN-organ verka för ökade biståndsinsatser till SADCC-länderna och till dem som direkt drabbas av apartheidpolitiken. Regeringen avser vidare ta upp frågan om förbättrad samordning av FN-systemets bistånd till södra Afrika. Vissa FN-organ, UNHCR och UNICEF, har nyligen erhållit extra bidrag från Sverige.

Jag hoppas att de extra svenska biståndsinsatserna kan få andra länder att vidta liknande åtgärder.

Utvecklingen i regionen är i snabb förändring, vilket inte minst visas av den senaste tidens händelser i Moçambique. Jag vill därför understryka hur viktigt det är att vidmakthålla beredskapen för ytterligare åtgärder. Jag vill härmed säga att regeringen är införstådd med att vid behov återkomma om särskilda åtgärder för södra Afrika.

Vad beträffar nästa budgetår vill jag hänvisa till den kommande budgetpropositionen.

Anf. 35 JAN-ERIK WIKSTRÖM (fp):

Herr talman! I dag för precis en månad sedan satt SIDA:s generaldirektör Carl Tham och jag en timme hos president Samora Machel i Moçambique. Det var en på många sätt intressant timme. Machel var en fascinerande personlighet, som jag mötte för första gången. Den oro som han uttryckte över utvecklingen i södra Afrika var påtaglig. Nästan hela timmen ägnades åt relationen till Sydafrika och de sanktioner som Sydafrika sedan många år tillbaka i praktiken har tillämpat mot frontstaterna i södra Afrika. Det är tragiskt att nu tänka tillbaka på att han strax efteråt omkom i en flygolycka, som ännu inte är fullt upplärd.

Under vistelsen i Moçambique hade vi tillfälle att besöka några biståndsprojekt. Det är ju, som statsrådet Lena Hjelm-Wallén vet efter ett eget besök i Moçambique, förenat med stora svårigheter att ta sig ut på landsbygden. Jag måste säga att det var en skrämmande bild av effekterna av Sydafrikas sanktionspolitik som man där kunde se: hungersnöd och undernäring som inte bara beror på torka utan också på att Sydafrika har saboterat livsmedelstransporter och energiförsörjning i Moçambique. Trycket mot frontstaterna har under de senaste månaderna ökat mycket påtagligt, vilket naturligtvis är en följd av den diskussion som har pågått i både USA och Europa om nya sanktionsåtgärder. När Allan Boesak var i Sverige häromveckan kunde han bekräfta bilden av en hårdnande sydafrikansk politik, som

naturligtvis i första hand går ut över frontstaterna och kanske också över svarta och färgade i Sydafrika.

I södra Afrika råder det alltså just nu en reell katastrofsituation, och den är dubbel. Som så ofta är den delvis orsakad av naturen. Missväxt, torka och annat leder till hungersnöd och undernäring. Men den är naturligtvis också orsakad av Sydafrikas politik.

Det var bl. a. mot bakgrund av besöket i Moçambique som jag ställde min interpellation till statsrådet Lena Hjelm-Wallén, och jag tackar för svaret. Jag tycker att det paket som regeringen presenterade den 23 oktober i samband med Allan Boesaks besök är bra. Det har ju föregåtts av ett utmärkt förberedelsearbete inom SIDA och i biståndskontoren nere i frontstaterna. Jag vill gärna ge en cloge till biståndskontoret i Moçambique för det arbete som det utför under mycket pressade omständigheter. Det har också varit en relativt snabb handläggning på UD av de förslag som i det här sammanhanget kommit från SIDA.

Jag är också tacksam för att statsrådet Lena Hjelm-Wallén säger att det kan bli nödvändigt med ytterligare insatser och att regeringen därför har en hög beredskap. Jag är alldeles övertygad om att det kommer att bli nödvändigt med nya insatser. Vi har ju tyvärr ännu inte sett slutet på apartheidpolitiken, och vi får räkna med att den kommer att skärpas från Sydafrikas sida.

Till sist vill jag gärna ställa en fråga. Om det nu skulle bli så som vi hoppas, att Moçambique kan nå en uppgörelse med Internationella valutafonden, är den svenska regeringen då beredd att ge betalningsbalansstöd till Moçambique efter det mönster som tillämpats när det gäller Tanzania?

Anf. 36 Statsrådet LENA HJELM-WALLÉN:

Herr talman! Förutom det som jag redogjorde för i interpellationssvaret, som ju närmast avsåg Sydafrikas apartheid- och destabiliseringspolitik och dess inverkan på frontstaterna, har man också att beakta den mycket dramatiska frågan om skuldsituationen i flera av länderna i södra Afrika.

Det är självklart att vi i Sverige vill stimulera våra samarbetsländer till uppgörelser med Internationella valutafonden. Vi anser också att det inte räcker med välvilliga ord utan att det här även behövs ett särskilt bistånd. Ett sådant bistånd har vi givit Tanzania när landet i augusti gjorde upp med Valutafonden. Vi är självfallet också beredda att ge sådan hjälp till andra samarbetsländer. Moçambique befinner sig nu i förhandlingar med Valutafonden. Jag hoppas att en uppgörelse kan komma till stånd. Vi är då beredda att ställa upp för Moçambique.

Anf. 37 JAN-ERIK WIKSTRÖM (fp):

Herr talman! Jag vill tacka för detta besked. Jag försäkrar Lena Hjelm-Wallén att vi från folkpartiets sida är beredda att ge allt stöd till de svenska ansträngningarna att ge ytterligare bistånd till frontstaterna i södra Afrika.

Överläggningen var härmed avslutad.

Anf. 38 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Ulla Tillander har frågat socialministern om hon anser att det inom ramen för gällande bestämmelser angående statsbidrag till alternativa barnomsorgsformer finns möjlighet att räkna in förskoleverksamhet med svenska kyrkan som huvudman och, om så inte är fallet, en ändring bör ske av bestämmelserna.

Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som skall besvara frågan.

Statsbidrag lämnas till kommunal barnomsorg i form av daghem, deltidsgrupp, familjedaghem, fritidshem och s. k. öppen förskola.

Statsbidrag lämnas därutöver till enskilda daghem och fritidshem som drivs av andra än kommuner under förutsättning att kommunen tagit upp daghemmet eller fritidshemmet i kommunens barnomsorgsplan. Som ytterligare förutsättningar gäller att den som driver daghemmet eller fritidshemmet är antingen en sammanslutning av föräldrar som gemensamt tar ansvar för omsorgen om sina egna eller varandras barn, eller en sammanslutning som har anknytning till en ideell organisation, erbjuder en speciell form av pedagogik eller arbetar på andra liknande ideella grunder.

Enligt min mening medger statsbidragsbestämmelserna inte att statsbidrag lämnas till förskoleverksamhet som bedrivs med svenska kyrkan som huvudman. Detta är också socialstyrelsens tillämpning av de gällande statsbidragsbestämmelserna.

Kyrkomötet har, med anledning av motioner, nyligen hemställt hos regeringen om sådana förändringar av gällande lagstiftning att statsbidrag skall kunna utgå för barnomsorg bedriven av svenska kyrkan. Jag har ännu inte tagit ställning till denna framställning. Statsbidragsreglerna för barnomsorgen ses över fortlöpande inom socialdepartementet och framställningen kommer att prövas i detta sammanhang. Jag vill också nämna att riksrevisionsverket på regeringens uppdrag sett över statsbidragen till barnomsorgen och föreslagit vissa förändringar.

Anf. 39 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! När man fått svar på en interpellation tackar man traditionellt för svaret, vare sig man tycker att det är något att tacka för eller inte. Anledningen till att man nu verkligen kan tacka för svaret är att det inte är negativt, och inför det reagerar man positivt.

Man kan t. o. m. ha en viss förståelse för att regeringen behöver litet betänketid innan ett rätt svar kan levereras. Men frågans beskaffenhet – det handlar ju om svenska kyrkans insats då det gäller barnomsorg, på många håll livligt efterfrågad av många föräldrar – gör att ett snabbt och rappt svar i positiv anda skulle välkomnas.

För övrigt hoppas jag att regeringen inför den här frågan lär av sin egen erfarenhet.

När det gäller avgörandet i några liknande frågor – flerbarnsstöd, sextimmarsdag för småbarnsföräldrar, föräldrakooperativa daghem och

daghem drivna av ideella organisationer – gick regeringen först emot förslagen men ändrade uppfattning och ståndpunkt efter moget övervägande. I den nu aktuella frågan vågar man kanske hysa förhoppningen att det mogna övervägandet får chans att fälla utslaget och leda till ett positivt svar.

För närvarande, herr talman, byggs barnomsorgen ut. Samtidigt som det sker ökar intresset för alternativa former. Möjlighet har också äntligen öppnats för samfund, ideella organisationer och föräldrakooperativ att få statsbidrag under förutsättning att de finns med i den kommunala barnomsorgsplanen. Men det tycks märkligt nog finnas ett undantag – svenska kyrkan. Muslimer, mosaiska trosbekännare, katolska församlingar, frikyrkor och ideella organisationer i övrigt kan få statsbidrag. Eftersom intresset för och efterfrågan på kristna alternativ i barnomsorgen kraftigt ökar överallt i landet inställer sig frågan såväl för enskilda som för församlingar: Av vilket outgrundligt skäl är svenska kyrkan förhindrad att arbeta på samma villkor som andra?

Det måste rimligen utifrån kyrkornas perspektiv framstå som en skyldighet att på något sätt tillgodose detta behov. Det finns då olika möjligheter:

att kyrkliga församlingar medverkar i den kommunala förskolan,

att förskolor på ekumenisk grund bildas, och

att en församling startar daghem och förskolor i kyrkans regi.

Det finns en positiv förväntan hos många föräldrar att kyrkan kan tillföra daghemsverksamheten något väsentligt. En miljö som är präglad av lek, ansvarstagande, gemenskap, bön och andakt är vad som efterlyses.

Att en kyrklig församling har rätt att bedriva förskoleverksamhet är självklart. Men vad det kan råda delade meningar om är huruvida kyrkan kan bedriva sådan verksamhet på samma ekonomiska villkor som gäller för ideella föreningar.

Några kyrkliga församlingar har ställt frågan till socialstyrelsen om möjligheterna att få statsbidrag, och svaret har varit negativt. Att detta konstateras är möjligen en korrekt tolkning av gällande lag, även om tolkningen förefaller snäv.

Enligt min mening är det viktigt att behovet av och efterfrågan på barnomsorg med kristen inriktning tillgodoses.

Tveksamheten mot kyrkliga förskolor har på visst håll motiverats med att församlingarna i stället skulle satsa på att komma in med sin undervisning i den vanliga barnomsorgen. Men här är det inte fråga om ett antingen-eller utom om ett både-och. En satsning enbart på samarbete med den vanliga förskolan är bra, där det lyckas, men det är bättre för helheten om kyrkan också kan erbjuda ett kristet alternativ.

Detta har även ett enigt kyrkomöte insett. Kyrkomötet säger "att det måste skapas möjligheter för de församlingar som vill att bedriva kristen verksamhet bland barn och ungdom i omsorgsform. Föräldrarna måste enligt utskottets mening kunna erbjudas en valfrihet." Citatet är hämtat ur betänkande nr 2 från diakoniutskottet vid årets kyrkomöte.

Det är viktiga påpekanden som kyrkomötet gör. Vi kan nämligen inte i ett pluralistiskt samhälle som det vi lever i bortse ifrån att man i den kommunala barnomsorgen har skyldighet att ta hänsyn till föräldrar som betackar sig för kristna inslag. Och då finns det risk för att kyrkan får vika.

Mot denna bakgrund är det bra att förskolor i kooperativ form eller stiftelseform kan få statsbidrag, också de med kristen inriktning. Men det måste även vara självklart att kyrkans församlingar jämföras med andra trossamfundets församlingar när det gäller möjligheten att få statsbidrag till barnomsorgsverksamhet.

Jag utgår ifrån att Bengt Lindqvist förstår hur angelägen den här frågan är för många och hur ivrigt de väntar på ett positivt svar. Därför vill jag ställa frågan: Är statsrådet beredd att mot den bakgrunden gå dessa människor till mötes och avge ett svar i det här viktiga ärendet?

Anf. 40 BARBRO SANDBERG (fp):

Herr talman! Barnomsorgen måste erbjuda plats till dem som efterfrågar det. Barnomsorgen måste även erbjuda alternativ och valmöjligheter. Det finns ingen naturlag som säger att kommunen alltid är bäst på att bedriva barnomsorg. Att såväl föräldrakooperativa daghem och fritidshem som barnomsorg som bedrivs av ideella föreningar har en stor funktion att fylla har ju nu t. o. m. socialdemokraterna erkänt.

De försök att ordna alternativ barnomsorg som redan gjorts visar att det nu finns mängder av initiativ, kunskap och erfarenhet ute i landet även utanför den etablerade barnomsorgen. Alla alternativa former av barnomsorg bör få statsbidrag på samma villkor. I dessa villkor skall givetvis ingå att barnomsorgen skall ha en tillfredsställande kvalitet. På detta sätt kommer antalet platser att öka avsevärt och en stor efterfrågan att tillgodoses. Samtidigt kommer valfriheten att öka, och den kommunala barnomsorgen får en välbehövlig stimulans.

Om Uppsala domkyrkoförsamling bedriver deltidsförskoleverksamhet som uppfyller alla kvalitetskrav skall denna självfallet tas med i barnomsorgsplanen och således bli berättigad till statsbidrag. Statsrådet Lindqvist hänvisar till att statsbidragsbestämmelserna inte medger att bidrag utgår till kyrkliga kommuner. Men det är ju faktiskt regeringen som fastställt dessa bestämmelser, så den centrala frågan är inte vad reglerna säger utan om regeringen har tolkat riksdagens beslut riktigt när den fastställt dessa bestämmelser. I det beslut som fattades här i riksdagen i höstas talades faktiskt om statsbidrag till kommuner utan att man preciserade att det enbart rörde sig om borgerliga primärkommuner.

Tycker inte statsrådet Lindqvist att det blir en konstig diskriminering när statsbidrag kan utgå till frikyrkoförsamlingar men inte till statskyrkans verksamhet? I statsrådet Lindqvists svar på Ulla Tillanders interpellation framgår inte vad statsrådet egentligen tycker om det förhållandet.

Att socialdepartementet ser över frågan fortlöpande är i och för sig intressant, men vad kommer man fram till? Det kan ju inte vara rimligt att förvägra barn och föräldrar den möjlighet som bidraget skulle ge, om barnomsorgen är efterfrågad och om den uppfyller kvalitetskraven. Är detta ett uttryck för socialdemokratisk prestige, och är det i så fall rimligt att den skall styra i en så viktig fråga?

Anf. 41. GÖTE JONSSON (m):

Herr talman! Det här exemplet visar hur horribla statsbidragsbestämmelserna för barnomsorgen är över huvud taget. Vi har gång på gång i kammaren fått sådana här tokiga exempel på och utslag av stelbenta och felaktiga statsbidragsregler. Det är givetvis helt orimligt att svenska kyrkan inte skall kunna få statsbidrag.

Grunden för statsbidrag borde i de nuvarande bestämmelserna inte i första hand vara anknuten till vem som bedriver verksamheten. Grunden borde i stället vara på vilket sätt man bedriver verksamheten, om man gör det på ett rimligt, riktigt och bra sätt. Det är väldigt mycket som tyder på att just svenska kyrkan med dess olika församlingar, som har en god kontakt med barn och ungdomar och barnfamiljer, också är mycket väl skickad att bedriva barnomsorgsverksamhet.

Kyrkan vill, enligt ett enhälligt beslut från kyrkomötet, få besked i denna fråga, och flera församlingar har skrivit till socialstyrelsen och hemställt om ett sådant besked. Jag måste fråga statsrådet Lindqvist: Någon uppfattning måste väl statsrådet ha i själva sakfrågan? Statsrådet säger i interpellationssvaret att han inte har bestämt sig än, men något besked måste väl statsrådet kunna lämna när det gäller synen på kyrklig förskoleverksamhet som sådan.

Jag vill ställa ytterligare en fråga. Statsrådet hänvisar till riksrevisionsverket, och min fråga är: Har riksrevisionsverket föreslagit förändringar som innebär att man klarar barnomsorg i kyrklig regi? Frikyrkosamfund kan få statsbidrag – och det är bra. Vi vet att det finns väl fungerande förskolor som bedrivs inom ramen för frikyrklig verksamhet. Men svenska kyrkan har den största bredden när det gäller verksamhet, och på många orter i vårt land finns det inte några frikyrkosamfund. Om föräldrar på sådana orter önskar placera sina barn i kristna förskolor har de inte detta alternativ, eftersom svenska kyrkan, som är den enda kyrkan på orten, inte får de statsbidrag som är nödvändiga för att man skall kunna bedriva sådan verksamhet.

För närvarande, herr talman, upprättar man ute i kommunerna barnomsorgsplaner, och regeringen och statsrådet är mycket väl medvetna om detta. Det är, som jag ser det, utomordentligt viktigt att svenska kyrkan får ett snabbt besked i denna fråga. Det är utomordentligt viktigt att barnfamiljerna och kommunerna snabbt får ett besked i denna fråga.

Jag kan t. ex. hänvisa till Jönköpings kommun, där man faktiskt har ett majoritetsbeslut i socialnämnden på att man skall gå ut till samtliga kyrkor och samfund och aktivt tillfråga dem om de är beredda att bidra till barnomsorgsverksamheten när denna verksamhet nu skall byggas ut. Alternativen är oerhört nödvändiga för att barn och föräldrar skall få den valfrihet som behövs.

Min sista fråga till statsrådet Lindqvist är: Hur lång tid tar det innan regeringen är beredd att lämna ett besked i denna fråga? Det är angeläget att svaret kommer så snabbt som möjligt, eftersom kommuner, föräldrar och andra är i ett sådant planeringsskede att ett snabbt beslut är mycket önskvärt.

Anf. 42 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Får jag först understryka betydelsen av att de olika möjligheter som i dag finns till att skapa alternativa barnomsorgsformer

verkligen utnyttjas. Det finns möjligheter till större mångfald, inom de ramar som riksdagen har fattat beslut om, än den som i dag är faktiskt förekommande. Ändå kan vi konstatera att mångfalden växer. I dag finns det möjligheter för föräldrakooperativ, för sammanslutningar som verkar för särskilda pedagogiska idéer, för kyrkosamfund och för etniska grupper att bedriva barnomsorg, och man gör det också inom alla dessa områden.

När det gäller svenska kyrkan går det inte att komma ifrån att den intar en särställning i förhållande till andra kyrkliga samfund, vilket mina meddebattörer naturligtvis är mycket väl medvetna om. Svenska kyrkan utgör en författningsmässigt reglerad del av vårt samhälle med egen lag, egen beskattningsrätt osv., vilket på ett mycket markant sätt skiljer ut den från övriga samfund. Frågan gäller också svenska kyrkans roll – inte bara inom barnomsorgen utan också inom andra, exempelvis sociala, områden. Om man kan diskutera en parallell verksamhet inom kyrkliga kommuner till det som enligt socialtjänstlagen åligger primärkommunerna, då borde man kunna tänka sig samma slags parallell på många andra områden. Med det menar jag att frågan har både principiella och konstitutionella aspekter, som måste tas med i ställningstagandena.

Jag vill peka på det som jag uppfattade som en möjlighet i Ulla Tillanders inlägg, nämligen att också ideella föreningar kan bildas med värderingar byggda på de uppfattningar som finns inom den svenska kyrkan. I den formen är det redan i dag möjligt att bedriva verksamhet inom ramen för den alternativa barnomsorg som vi har. Jag tycker att det ligger en poäng i den beskrivning som görs här, att det är orimligt att verksamhet skall kunna bedrivas av pingstmissionen, metodistkyrkan osv., men inte av föreningar som bygger på svenska kyrkans uppfattning. På något sätt skall vi finna en möjlighet för svenska kyrkan att bedriva verksamhet på detta område. Men jag understryker igen att denna fråga har också konstitutionella aspekter, varför den måste behandlas mycket seriöst.

Anf. 43 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Jag vill uttrycka förhoppningen att den här frågan behandlas i den positiva anda som Bengt Lindqvist ger uttryck för här och att man inte fastnar i formalia.

Bengt Lindqvist hänvisade till att kyrkan har egen beskattningsrätt. Men den har faktiskt kommunerna också – den borgerliga kommunen har egen beskattningsrätt men kan ändå få statsbidrag för barnomsorg. Det borde också kyrkan få.

Jag vill vidare understryka, som också Bengt Lindqvist gjorde, att det framstår som mycket märkligt att frikyrkor, muslimer, katolska församlingar och ideella organisationer kan få statsbidrag till barnomsorgsverksamhet men inte svenska kyrkan. Den frågan måste vi helt enkelt lösa.

Frågan har med anledning av bl. a. centermotioner varit uppe vid olika tillfällen i socialutskottet. Då har ett enigt utskott uttalat sig mycket positivt. Jag citerar ett par rader ur socialutskottets betänkande 1983/84:12: "Under den allmänna förutsättningen att kommunen beslutar att verksamheten tas med i barnomsorgsplanen kan enligt gällande bestämmelser såväl kyrkliga som andra enskilda förskolor bli statsbidragsberättigade om förskolan är

öppen och barnen vistas där i enlighet med de tidsgränser som finns angivna i bidragsbestämmelserna." Det är bra att det kan bildas en stiftelse eller ideell förening där förskola kan drivas med kristen inriktning. Men vad som också måste lösas är frågan om kyrkan skall kunna vara huvudman.

Det jag citerade var alltså socialutskottets uppfattning, och egentligen borde den också vara regeringens. Jag tolkade Bengt Lindqvists uttalande här så.

Bengt Lindqvist har tidigare vid flera tillfällen deklarerat att statsbidrag skall utgå utom till daghem som startas i uppenbart vinstsyfte. Då måste svenska kyrkan kunna inrymmas i begreppet ideell organisation. Det måste väl betraktas som märkligt att barnomsorg med svenska kyrkan som huvudman skall betraktas som olaglig. Det är i stället självklart att kyrkan och frikyrkan skall kunna ta initiativ och gå in i den sociala samhällsuppgift som man kan bistå med på detta område.

Anf. 44 GÖTE JONSSON (m):

Herr talman! I den kyrkliga historien är den sociala verksamheten en mycket viktig del. Vi kan gå tillbaka till den första kristna tiden och följa kyrkans historia fram till vår tid i vårt eget land och då finna att kyrkan under alla epoker haft social verksamhet som en viktig del. Det har varierat i olika tider, men den har ändå funnits där.

I dag är barnomsorg och kontakt med barn och ungdomar en viktig social verksamhet. Vi skulle också kunna peka på missbrukarvården och se på äldreomsorgen.

Det skulle vara helt orimligt om svenska kyrkan inte skulle kunna fortsätta att bedriva viktig social verksamhet för barn, medelålders och gamla i olika sammanhang, därför att svenska kyrkan arbetar under en speciell kyrkolag eller därför att det på annat sätt framstår som problematiskt utifrån olika författningar. I så fall måste vi ändra på författningarna. Vi kan ju inte ändra på en mycket viktig del av kyrkans traditionella verksamhet.

Jag tycker inte att detta behöver vara särskilt komplicerat, och det behöver inte heller ta särskilt lång tid. Jag tycker att jag hittar en ljusning i statsrådet Lindqvists besked att han tycker att vi på något sätt måste finna former för detta. Och jag tror att vi kommer att göra det, för vi måste göra det. Det är orimligt med de förhållanden som vi har i dag.

Resultatet får inte bli sådant att vi stänger möjligheten för alla kyrkor och samfund att bedriva barnomsorgsverksamhet. Det skulle vara ett oerhört steg tillbaka. Det är alltså nödvändigt att snabbt lösa frågan för svenska kyrkan.

Anf. 45 BARBRO SANDBERG (fp):

Herr talman! Jag noterar med tillfredsställelse att regeringen nu också vill uppmuntra mångfalden inom barnomsorgen.

Svenska kyrkan har beskattningsrätt, säger statsrådet Lindqvist, men det har också primärkommunerna. Jag hoppas att statsrådet också fortsättningsvis behandlar den här frågan med snabbhet, så att de föräldrar som väntar på att få en kristen förskola inom svenska kyrkans ram också skall kunna få det.

Anf. 46 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! För formens skull vill jag till sist påpeka att vad diskussionen gäller är inte om svenska kyrkan skall kunna bedriva olika verksamheter på det sociala området, utan frågan är om det skall utgå statsbidrag till sådan verksamhet.

Jag vill också peka på att socialtjänstlagen ger primärkommunerna mycket bestämda uppgifter på det sociala området. Och jag tror inte att någon på fullt allvar kan mena att man i begreppet kommunal verksamhet i det fallet kan tolka in också verksamhet i den kyrkliga huvudmannens regi. Det har naturligtvis inte varit avsikten att man skulle kunna göra det.

Med det tillägget vill jag upprepa att jag är beredd att se på hela den här problematiken, med utgångspunkt från att det borde vara möjligt att skapa alternativa barnomsorgsformer som bygger på de värderingar som finns inom statskyrkan också. Jag tycker det är orimligt med de skillnader som finns i det fallet i dag.

Jag är av den uppfattningen att detta borde gå att genomföra inom de nu gällande alternativa barnomsorgsformerna, med vissa smärre ändringar. Detta får vi se på.

Anf. 47 ULLA TILLANDER (c):

Herr talman! Alternativ inom andra verksamhetsområden är faktiskt inte främmande för svenska kyrkan. Kyrkan bedriver redan annan verksamhet, t. ex. bland missbrukare, utslagna och också bland äldre, bl. a. genom den diakonala verksamheten. Nu gäller det barnen. Det finns många intresserade föräldrar, och från kyrkligt håll vill man gärna gå in i detta arbete – jag vill understryka det.

Riksdagen har också ställt sig bakom en positiv inställning till kyrklig barnomsorgsverksamhet, och ett enigt kyrkomöte har, som statsrådet nämner i svaret, beslutat att hos regeringen begära sådana förändringar i lagstiftningen att svenska kyrkans församlingar skall jämföras med andra trossamfundets församlingar just beträffande möjligheten att få statsbidrag till barnomsorgsverksamhet. Det är självklart att kyrkan får bedriva sådan verksamhet, men vad vi nu diskuterar är om statsbidrag skall utgå.

Regeringen har på senare tid ändrat sitt tidigare hårdnackade motstånd mot alternativ. Därför vill jag uttrycka förhoppningen att det verkligen kommer att betraktas som självklart att svenska kyrkan jämföras med ideella organisationer i statsbidragshänseende. Jag tycker också att Bengt Lindqvist låter positiv till detta och tolkar det så att han inte avfärdar en sådan utveckling.

Att det går för föräldrar att starta ett daghem i kooperativ form och med kristen inriktning är helt klart. Lika klart måste det vara att svenska kyrkans församlingar kan stå som huvudmän för kristen verksamhet bland barn och ungdom just i omsorgsform. Många är intresserade av barnomsorgsarbete i kyrklig regi. Det är därför angeläget att ett besked kommer snart. Det är också angeläget att beskedet blir positivt, och efter den här diskussionen kan man säkert utgå ifrån att så blir fallet.

Överläggningen var härmed avslutad.

8 § Svar på interpellation 1986/87:31 om de CP-skadades situation

Med hänvisning till tilläggsbestämmelserna till 6 kap. 1 § riksdagsordningen gjorde statsrådet en sammanfattning av det interpellationssvar som utdelats till kammarens ledamöter och som nedan intas såsom statsrådets anförande.

Anf. 48 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Margareta Persson har frågat mig om situationen för de CP-skadade enligt följande:

1. Kommer statsrådet att ta initiativ till att en kartläggning av de CP-skadades situation görs?

2. Vilka åtgärder vill statsrådet föreslå för att kommunernas uppsökande verksamhet skall fungera så att CP-skadade verkligen ges service och stöd?

3. Vilka åtgärder vill statsrådet vidta för att en samordnad habilitering av CP-skadade över 20 år mellan berörda huvudmän skall komma i gång?

Låt mig inledningsvis säga att jag är starkt medveten om att kunskaperna om olika handikappgruppers levnadsförhållanden i många fall behöver förbättras. Det gäller bl. a. i fråga om de CP-skadade, om vilka mig veterligen inte någon mer omfattande studie gjorts. Jag vill dock påpeka att det i Örebro läns landsting för närvarande pågår ett projekt som syftar till att kartlägga de CP-skadades sociala situation. Projektet, som fått ekonomiskt stöd av allmänna arvsfonden, genomförs i samverkan mellan Neurologiskt handikappades riksförbund, Örebro läns landsting och socialhögskolan i Örebro.

Erfarenheterna av de särskilda kartläggningar som gjorts på handikappområdet under senare år är mycket goda. Jag tänker t. ex. på de kartläggningar av flerhandikappade, dövblindä och psykiskt sjuka med tilläggshandikapp som utförts av socialstyrelsen och statens handikappråd i samverkan med berörda kommuner och landsting. Kartläggningar av detta slag ger ökade kunskaper hos ansvariga huvudmän, som därigenom får ett bättre underlag för sin planering av insatserna för grupperna i fråga. Men värdet av dessa verksamheter är, har det visat sig, större än så. Den ökade medvetenhet som projekten lett till har ofta resulterat i att olika verksamheter snabbt kunnat anpassas till gruppernas förutsättningar och att behov som tidigare varit okända för huvudmännen har kunnat tillgodoses.

Mot den här bakgrunden är jag beredd att instämma med Margareta Persson i fråga om betydelsen av att få en klarare bild av de CP-skadades situation. Jag är dock inte beredd att i dag närmare ange hur detta skall ske. Allmänt vill jag dock framhålla det särskilda ansvar som kommunerna och landstingen har för verksamheter av detta slag. Jag anser emellertid att det i detta fall kan finnas särskilda skäl till att diskussioner upptas mellan bl. a. socialstyrelsen, berörda huvudmän och handikapporganisationer för att utvärdera förutsättningarna för en kartläggning av de CP-skadades situation.

Margareta Persson undrar vidare vilka åtgärder jag vill föreslå för att kommunernas uppsökande verksamhet skall fungera så att CP-skadade verkligen ges service och stöd. Låt mig på denna punkt först med kraft

understryka den mycket centrala roll som just uppsökande verksamhet har när det gäller kommunernas möjligheter att ge handikappade stöd i olika former. Den är en, enligt min uppfattning, grundläggande förutsättning för att kommunerna skall få kännedom om enskilda funktionshindrades hjälpbehov och för att deras planering av olika åtgärder, såväl individinriktade som mer övergripande, skall underlättas. Det är av dessa skäl som betydelsen av den uppsökande verksamheten så tydligt markerats i socialtjänstlagen. Även i socialstyrelsens allmänna råd om socialtjänstens insatser för vuxna handikappade intar uppsökande verksamhet en central roll. I de fall CP-skadan kombineras med en psykisk utvecklingsstörning ålägger den nya omsorgslagen landstingen ett särskilt ansvar för att bedriva en aktivt uppsökande verksamhet.

Uppsökande verksamhet när det gäller CP-skadade och andra handikappade är en angelägenhet för framför allt kommunerna. Jag är medveten om att kommunerna hunnit olika långt på detta område. Av en undersökning som Handikappförbundens centralkommitté presenterade för något år sedan angående socialtjänsten och handikappade framgår att 133 av landets kommuner bedrivit uppsökande verksamhet för att ta reda på behovet att speciella insatser. När det gäller rörelsehandikappade uppgav 55 kommuner att man bedrivit sådan verksamhet. Dessa resultat avser situationen under 1984.

Min bedömning är emellertid att den uppsökande verksamheten i fråga om handikappade är ett område som är under utveckling i kommunerna. Medvetenheten hos kommunerna om dess centrala roll på handikappområdet har successivt ökat. Redan i dag har kommunerna möjlighet att erhålla statsbidrag för uppsökande verksamhet inom ramen för det bidrag som utgår till social hemhjälp. Jag vill vidare nämna att de särskilda medel som riksdagen anvisat för utvecklings- och förnyelsearbete inom den sociala hemtjänsten till viss del har använts för att utveckla metoder i samband med uppsökande verksamhet för handikappade. Jag vill också påpeka att socialberedningen i sitt betänkande Aktuella socialtjänstfrågor (SOU 1986:19) redovisat en serie överväganden angående kommunernas insatser för handikappade, och då bl. a. i fråga om den uppsökande verksamheten. Remissbehandlingen av beredningens förslag har i dagarna avslutats.

Med hänvisning till vad jag nu har sagt anser jag att det för närvarande inte finns anledning för regeringen att vidta ytterligare åtgärder på området.

Vad slutligen gäller frågan om en samordnad habilitering av de CP-skadade över 20 år kan jag även på denna punkt i mycket instämna i vad Margareta Persson säger i interpellationen. Samhället erbjuder redan i dag en lång rad insatser även för en vuxen CP-skadad. Vuxenhabiliteringen är ett landstingskommunalt ansvar och har framför allt på senare år byggts ut inom många landsting. Jag vet att man hos flera av dessa i samband med att man organiserat och påbörjat uppbyggnaden av en vuxenhabilitering ägnat mycket arbete åt samordningsfrågor. Påtryckningar har från landstingens sida gjorts på övriga myndigheter när det gällt deras ansvar. En utveckling pågår sålunda mot en förbättrad vuxenhabilitering, men mycket återstår att göra. I enlighet med vad jag tidigare har sagt, anser jag att de CP-skadades situation bör ägnas särskild uppmärksamhet. Detta kan också ge ett bättre underlag för en utveckling av vuxenhabiliteringen.

Anf. 49 MARGARETA PERSSON (s):

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

Fortfarande finns det mellan 3 000 och 4 000 CP-skadade som är födda innan barnhabiliteringen kom i gång under 1950-talet. De har aldrig fått någon habilitering över huvud taget under sin barndom. En del av dem vistas fortfarande på hem för utvecklingsstörda eller på ålderdomshem, där de en gång placerades, därför att de på grund av motoriska handikapp, talskada eller nedsatt hörsel ansågs "obildbara". Några få av dem har sent i vuxen ålder fått sin hörsel förbättrad genom hörapparat, lärt sig att tala förståeligt, lärt sig att läsa och skriva och kunnat studera vidare. Men dessa hör till undantagen.

I dag vet ingen hur många CP-skadade som finns bortglömda på institutioner som inte alls är anpassade efter deras behov.

Ingen vet i dag hur många CP-skadade som fortfarande inte fått någon utbildning eller endast haft en mycket bristfällig skolgång. Det var först 1962 som det blev obligatorisk skolgång för alla handikappade.

Samhällets kunskaper om hur vuxna CP-skadade har det är alltså i det närmaste obefintliga. Därför menar jag att en kartläggning över CP-skadades situation i Sverige måste göras. Kommunerna måste aktiveras.

Jag kan berätta om några CP-skadade jag mött. I mitten av 1960-talet mötte jag Viola, som då var 50 år. Hon kunde inte läsa, hade svårt att tala men kunde gå hjälpligt. Hon bodde fortfarande hemma hos sin mamma. Hon hade aldrig varit ute i en affär och handlat. Jag trodde, precis som alla andra, att hon var utvecklingsstörd. Sommaren därpå träffade jag henne igen. Nu kunde hon läsa. Hon hade fått hjälp och rörde sig mer i samhället.

Sedan mötte jag Harry. I mitten på 1960-talet var han i 35-årsåldern. Han hade heller aldrig fått gå i skola. Han hade bott hemma hos sin mamma. I dag är han fil. kand. och förvärsarbetar.

Jag mötte Florence, som bott hela sitt liv på ålderdomshem, innan hon efter en lång kamp som medelålders lyckades bevisa för myndigheterna att hon kunde klara ett eget boende.

Jag mötte Jan, som är jämngammal med mig och född i Stockholm liksom jag. Medan jag som Stockholmsbarn var en av de första som fick gå igenom den nya fina grundskolan, som kom på 1960-talet, placerades Jan på Slagsta, en stor institution för utvecklingsstörda. Först när Jan blev vuxen kunde han på eget initiativ slå sig fram, skaffa bostad och jobb på den öppna arbetsmarknaden och till sist bevisa vilken förmåga han hade. Men ärrn i själen sitter naturligtvis kvar.

De här människorna har lyckats. De har från ett totalt underläge slagit sig fram. Men hur många finns bakom dem? Ingen vet. Det enda vi vet är att de finns. Och bara den vetskapen borde vara tillräcklig för oss för att nu agera.

Det är ovärdigt ett svenskt välfärdssamhälle att inte ta vara på dessa människors möjligheter. Det är ovärdigt att låta deras liv gå utan att de någonsin fått möjlighet att leva efter sina egna förutsättningar.

Man skall aldrig jämföra handikappgrupper. Men det är tveksamt om någon annan grupp har så negativa och dessutom felaktiga föreställningar om sitt handikapp i omlopp ute i samhället som just de CP-skadade.

I skolorna är fortfarande "du är CP" beteckningen för den som anses

"knäpp" och "fånig". Jag vet inte om någon annan handikappgrupp så uttalat får vara måltavla för vad som anses negativa egenskaper. De fördomar och bilder som därmed skapas förs vidare till nästa generation och präglar hela vuxenvärldens förhållningssätt. Jag har i år, här i Stockholm, mött en åttaårig CP-skadad, "lyckligt" integrerad i ett vanligt fritidshem, och sett hur barnen använder alla de här glåporden mot honom.

CP-gruppen har svårt att föra sin egen talan, just därför att de har fått så dålig utbildning och ofta finns på institutioner. Våra kunskaper är mycket dåliga. Därför måste samhället ta initiativ till en kartläggning. Och det är bråttom. Med största sannolikhet sitter just nu flera tusen CP-skadade, mycket dåligt utbildade, i ett osjälvständigt boende utan någon meningsfull sysselsättning.

Jag noterar statsrådets starka inlevelse och förståelse för situationen. Bengt Lindqvist poängterar också hur lyckosamma andra kartläggningar på handikappområdet har varit. Kan jag därför tolka Bengt Lindqvists uttalande så att en kartläggning skall ske, utan att han därför tar ställning till exakt hur den praktiskt skall genomföras?

När det gäller den uppsökande verksamheten vill statsrådet med kraft understryka hur viktig denna är. Samtidigt vill han inte att regeringen skall göra någonting konkret. Jag tror att det behövs.

Okunskapen hos de uppsökande myndigheterna är så stor – ja, ibland är man t. o. m. rädd att möta CP-gruppen – att de inte kan hantera den uppsökande verksamheten. Jag tror därför att regeringen måste hjälpa kommunerna med ganska konkreta råd. Jag vill fråga om statsrådet är beredd att ge ut sådana konkreta råd, så att kommunernas uppsökande verksamhet kan komma i gång.

Anf. 50 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Får jag, efter den väldigt övertygande argumentering som Margareta Persson har presenterat och som återigen påminner mig om vilken allvarlig situation de vuxna CP-skadade befinner sig i, säga att min mening är att en kartläggning bör komma till stånd. Jag kan däremot inte i dag ta ställning till hur den skall ske, men det finns ju olika modeller. Både socialstyrelsen och statens handikappråd har varit involverade i kartläggningar av det här slaget, som jag har pekat på i mitt svar. Jag menar alltså att ett sådant initiativ bör tas som resulterar i en kartläggning.

Jag vill också påminna om en annan metod, som visserligen är tidskrävande, nämligen att göra detta på landstingsnivå. En sådan kartläggning görs för närvarande med medel från socialdepartementet inom Örebro läns landsting. Självfallet skulle det ta mycket lång tid om vi skulle vänta på en sådan lösning över hela landet. Jag tror därför, precis som Margareta Persson, att det är en riksomfattande kartläggning vi måste försöka att få till stånd.

Anf. 51 MARGARETA PERSSON (s):

Herr talman! Jag tackar med tillfredsställelse för svaret att en kartläggning måste ske.

Då vill jag bara återigen fråga hur statsrådet tror att kommunerna verkligen skall komma i gång med den uppsökande verksamheten när det gäller CP-skadade.

Prot. 1986/87:18
4 november 1986

*Om de CP-skadades
situation*

Anf. 52 Statsrådet BENGT LINDQVIST:

Herr talman! Den uppsökande verksamhetens betydelse har ju understruktits mycket kraftigt i socialstyrelsens allmänna råd. Jag måste utgå från att den markering av denna verksamhet som de allmänna råden innebär medför en ökad aktivitet på den kommunala sidan.

Dessutom är det så att socialberedningen i sitt betänkande om vissa socialtjänstfrågor också har behandlat den uppsökande verksamheten och poängterat dess betydelse. Detta betänkande remissbehandlas nu, och i uppföljningen av det får vi ta ställning till om ytterligare markeringar av denna verksamhets betydelse är befogade.

Överläggningen var härmed avslutad.

9 § Föredrogs och hänvisades

Propositionerna och skrivelsen

1986/87:13 till kulturutskottet

1986/87:20 till näringsutskottet

1986/87:36 till försvarsutskottet

1986/87:37 till bostadsutskottet

1986/87:39 till konstitutionsutskottet

1986/87:42, 44 och 46 till skatteutskottet

1986/87:49 till lagutskottet

1986/87:50 till skatteutskottet

1986/87:51 till trafikutskottet

10 § Föredrogs och hänvisades

Redogörelse och förslag

1986/87:5 till konstitutionsutskottet

1986/87:6 till trafikutskottet

11 § Föredrogs men bordlades åter

Konstitutionsutskottets betänkanden 1986/87:2 och 4

Finansutskottets betänkanden 1986/87:1 och 2

Socialutskottets betänkanden 1986/87:5 och 7

Kulturutskottets betänkanden 1986/87:1-3

Näringsutskottets betänkande 1986/87:2

12 § Anmäldes

Återkallelse av hemställan i proposition

1986/87:18 bil. 3 om anslag till Utredningar m. m. under tolfte huvudtiteln

13 § Anmälades och bordlades

Propositionerna

1986/87:25 Förslag om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1986/87

1986/87:41 Godkännande av 1986 års internationella kakaoavtal, m. m.

1986/87:48 Bostadspolitiken

1986/87:53 Godkännande av en internationell konvention rörande systemet för harmoniserad varubeskrivning och kodifiering, m. m.

1986/87:55 Åtgärder mot miljöfarliga batterier

1986/87:56 Bilavgaslag

1986/87:57 Vissa frågor om anslag för budgetåret 1986/87 till departementen

1986/87:60 Tidsbegränsning av anställning som assistenttandläkare inom folktandvården

14 § Anmälades och bordlades

Motionerna

1986/87:Fi101 av Lars Tobisson m. fl.

1986/87:Fi102 av Anne Wibble m. fl.

Förlängd tillämpning av allmänna prisregleringslagen (1956:236) (prop. 1986/87:28)

1986/87:N116 av Börje Hörnlund m. fl.

1986/87:N117 av Hadar Cars m. fl.

1986/87:N118 av Anders Björck m. fl.

Förbud mot nya kärnkraftsreaktorer m. m. (prop. 1986/87:24)

15 § Meddelande om interpellation

Meddelades att följande interpellation framställdes

den 4 november

1986/87:65 av *Paul Lestander* (vpk) till industriministern om verksamheten vid ASSI Timber:

ASSI Timbers VD har meddelat pressen att betydande rationaliseringar och personalminskningar skall genomföras vid företagets såganläggningar. Man får främst det intrycket att dessa förändringar i huvudsak omfattar en effektivisering av själva sågprocessen. Självfallet kan det vara positivt om de planerade investeringarna innebär ökat sågutbyte och bättre arbetsmiljö. Men strategin för sågverken i Sverige borde också tveklöst inriktas på en mycket långt driven förädlingsverksamhet. Statens industriverk har i två mycket omfattande studier av framtiden för den svenska sågindustrin pekat på möjligheterna. Där hävdas bestämt att man skulle kunna både öka sysselsättningen och höja förädlingsvärdet med mycket betydande belopp.

Vad som sker i ASSI blir ju ett prov på långsiktigheten i en samhällelig

strategi för de statliga företagen. Här kan inte kortsiktiga bedömningar av hur man snabbt skall förränta disponibelt kapital få styra inriktningen av tilltänkta satsningar. I stället måste ökad förädling, större förädlingsvärde och behovet av att skapa flera jobb i dessa regioner styra investeringarna.

Under hänvisning till ovanstående vill jag fråga industriministern:

1. Har ASSI Timbers planer för omstruktureringen utarbetats i samråd med industridepartementet?
2. Om inte, tänker industriministern ingripa för att ge satsningarna inom detta företag en inriktning mot högre förädling och flera jobb?
3. Kommer industriministern att i detta sammanhang aktualisera ett genomförande av det s. k. Tonträprojektet vid någon av ASSI:s anläggningar i Norrbotten?
4. Om nuvarande regler förhindrar en tillräckligt effektiv styrning av de statliga företagens verksamhet från industridepartementet, kan man i så fall förvänta sig något initiativ från regeringen som innebär att denna styrning möjliggörs?

16 § Meddelande om frågor

Meddelades att följande frågor framställdes

den 4 november

1986/87:113 av *Rune Thorén* (c) till kommunikationsministern om dubbelspår på järnvägssträckan Göteborg–Kungsbacka:

I Göteborgsregionen har diskussioner mellan Göteborgsregionens Lokaltrafik AB och kommunerna Göteborg, Mölndal och Kungsbacka påbörjats angående upprättande av lokal pendeltågstrafik av samma slag som i dag bedrivs på sträckan Göteborg–Alingsås. En förutsättning för en sådan trafik är att det finns dubbelspår på den aktuella sträckan. I dag finns endast dubbelspår på en mindre del.

Med anledning av vad jag nu redovisat vill jag fråga kommunikationsministern följande:

När beräknas dubbelspåret för sträckan Göteborg–Kungsbacka vara utbyggt, och är kommunikationsministern beredd att vidta åtgärder för att påskynda utbyggnaden?

1986/87:114 av *Bertil Johansson* (c) till statsrådet Bengt Göransson om bevarande av kulturminnesmärken vid skogsavverkning m. m.:

Det moderna skogsbruket liksom olika former av exploateringsverksamhet skadar ofta oavsiktligt olika former av kulturlämningar och fornminnen. Ett vanligt exempel på skador av det extensiva skogsbruket är irreparabla skador på speciella stengärdesgårdar, husgrunder, olika stenrösen m. m. Dessa lämningar från gamla tider är viktiga att bevara för kommande generationer.

Vanligen förorsakas skadorna av bristande kunskap och insikt hos dem som arbetar i exploateringsverksamheten eller med skogsarbetet. Inte sällan saknar även markägaren korrekt information om vilka fornlämningar eller gamla kulturminnesmärken han har på sina marker.

Mot den bakgrunden vill jag ställa följande fråga till statsrådet Göransson:

Vilka åtgärder är regeringen beredd att vidta för att förhindra fortsatt förstörelse av viktiga fornlämningar/kulturminnesmärken vid skogsavverkning eller annat exploateringsarbete?

1986/87:115 av *John Andersson* (vpk) till socialministern om forskningen kring viss amyloidosjukdom:

År 1952 beskrevs i Portugal en amyloidosjukdom i primär natur. 1965 upptäcktes de första svenska fallen av en liknande primär amyloidos vid medicinska kliniken i Umeå. 1983 hade man i Sverige funnit ca 150 fall, alla från Västerbottens och Norrbottens län. Enligt vad jag erfarit har man sedan dess också funnit fall i övriga landet. Största koncentrationen av sjukdomen finns dock i *Burcå-Skellefteå-området* i Västerbotten.

För dagen kan inte läkarna göra något annat än att fastställa sjukdomens art. Den forskning som sker på området bedrivs, enligt vad jag vet, helt med insamlade medel.

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

Är socialministern beredd att ta initiativ till att resurser tilldelas för forskning om denna sjukdom?

1986/87:116 av *Paul Lestander* (vpk) till arbetsmarknadsministern om förbud mot avskedande vid arbetskonflikter:

Avskedandet av förre fackordföranden vid Aitikgruvan *Lars Karlsson* har väckt berättigad harm och vrede. De frågor som ställs gäller främst hur en enda person kan straffas för kollektivt beslutade och gemensamt genomförda stridsåtgärder. Strejken i Aitik var ingen lönekonflikt. Den var politisk i den meningen att man stred för sina jobb, sin bygd och sin framtid. Aldrig tidigare har MBL-lagens karaktär av medel att hindra lokal kamp framstått klarare än i detta fall. MBL:s användande som ett medel att kväsa och förtrycka de arbetande, att avskeda arbetstagare och rättfärdiga oförrätter bör stämma till eftertanke.

Mot bakgrund av händelserna i Aitik vill jag fråga arbetsmarknadsministern:

Kan man förvänta sig något initiativ från regeringen för att förändra lagen om medbestämmande så att möjligheten att avskeda vid konflikter försvinner?

Prot. 1986/87:18
4 november 1986.

1986/87:117 av *Ingvar Karlsson* i Bengtsfors (c) till kommunikationsministern om tidigareläggning av planerad ombyggnad av riksväg 45:

Meddelande om frågor

Bristerna i Älvsborgs län avseende det befintliga vägnätet är av sådan omfattning att den nuvarande anslagstilldelningen inte alls motsvarar behoven. Riksvägarna 44 och 45 har inte kunnat utföras enligt nu gällande flerårsplan. Förbifarten vid Vänersborg av väg 45 är dessutom uppskjuten till efter planeringsperioden 1988.

Norra Älvsborgs lasarett står färdigt 1988. Vid denna tidpunkt försämras 50 000 dalslänningars möjlighet att snabbt nå det nya lasarettet.

Jag vill fråga kommunikationsministern:

Är regeringen beredd att nu medverka till att byggande av riksväg 45 tidigareläggs?

1986/87:118 av *Elver Jonsson* (fp) till kommunikationsministern om trafiksituationen i Trollhätte- och Vänersborgsregionerna:

Trafiksituationen är inom tvåstadsområdet alltmer besvärande på grund av att planerad utbyggnad av riksvägarna 44 och 45 inte kunnat fullföljas enligt planerna. Den neddragna budgetramen för vägarna i stort och satsningen på några strategiska avsnitt av det svenska vägnätet kan komma att äventyra en angelägen om- och utbyggnad av genomgångsvägarna i Trollhätte-Vänersborgsområdet. Det synes angeläget att regeringen tar särskilda initiativ för att inte äventyra en rimlig vägutbyggnad i området.

Med anledning härav vill jag fråga kommunikationsministern:

Vilka åtgärder har regeringen vidtagit – och kommer att vidta – för att säkra en accelererande trafiksituation i Trollhätte- och Vänersborgsregionen?

1986/87:119 av *Hugo Hegeland* (m) till industriministern om ändrade regler för utvecklingsfondernas verksamhet:

I en debattartikel i Dagens Nyheter den 29 oktober skriver industriministern med hänvisning till de regionala utvecklingsfondernas verksamhet:

”Jag vill påstå att vi har ett mycket väl utbyggt kontaktnät mellan politiker, administratörer och företag på olika nivåer i landet. Detta utesluter emellertid inte att det kan bli bättre. Jag är öppen för alla konstruktiva idéer och förslag i den riktningen.”

Med anledning härav vill jag fråga:

Är industriministern beredd att lägga fram förslag om ändring i bestämmelserna för utvecklingsfondernas verksamhet så att inte blott tillverkningsföretag utan även tjänsteproducerande företag kan komma i åtnjutande av fondernas förmånliga kreditvillkor?

1986/87:120 av *Hugo Hegeland* (m) till justitieministern om regeringens praxis i vissa utvisningsärenden:

Prot. 1986/87:18
4 november 1986

Meddelande om frågor

En av de dömda i den s. k. skomakarligan skulle efter avtjänat straff utvisas ur riket. Familjen har nu väddat om att utvisningsbeslutet ej skall verkställas. Regeringen har den 23 oktober avslagit denna begäran. Efter en förnyad begäran den 31 oktober har regeringen beslutat om inhibition utan att något nytt, veterligen, inträffat i saken.

Med anledning härav vill jag fråga justitieministern:

Har regeringen infört en ny praxis när det gäller behandlingen av dylika ärenden?

1986/87:121 av *Gunnar Hökmark* (m) till civilministern om principerna för bedrivande av kommunal verksamhet:

I tidningen *Aktuellt i Politiken* har finansborgarrådet i Stockholms kommun, *John-Olle Persson*, hävdad att de väljare som har stått för skattesänkning skall få sämre kommunal service än andra:

”När staden tvingas till kvalitetsförsämringar och nedläggning av kommunal verksamhet ligger det en rimlig tanke i att dessa åtgärder får drabba stadsdelar där en stor majoritet har uttalat sig för skattesänkning.”

Mot denna bakgrund vill jag fråga civilministern om han avser att vidta några åtgärder mot denna planerade diskriminering av vissa kommuninvånare?

1986/87:122 av *Anders Björck* (m) till statsministern om innebörden av visst uttalande om lagrådets verksamhet:

Statsministern har uttalat sig om lagrådets granskning av regeringens förslag till ”engångsskatt” på pensionssparandet.

Vill statsministern klargöra om han anser att lagrådet överträtt sina befogenheter?

17 § Kammaren åtskildes kl. 18.02.

In fidem

BERTIL BJÖRNSSON

Olof Marcusson